



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 047-2013-CD-OSITRAN

Lima, 07 de agosto de 2013

VISTOS:

La propuesta de fijación tarifaria máxima por la prestación del servicio especial "Uso de Barreras de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao – Versión 1,0, elaborado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función reguladora permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 015-2013-CD-OSITRAN, de fecha 30 de abril de 2013, sustentada con el Informe Nº 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, se aprueba el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Uso de Barreras de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao y se establece una tarifa provisional, para el servicio señalado, ascendente a USD 242,00 (Doscientos Cuarenta y Dos Dólares de Estados Unidos de América);

Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de fijación tarifaria, incorporándola íntegramente en la parte



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

1 de 3





PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

de la presente Resolución de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N°1607-468-13-CD-OSITRAN, adoptado en su sesión de fecha 07 de agosto de 2013.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Disponer la publicación de la propuesta tarifaria del Servicio Especial "Uso de Barreras de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, en el Diario Oficial El Peruano y su difusión en el Portal Institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Tarifa propuesta para el servicio especial

Servicio	Unidad	Tarifa
Uso de barreras de contención	Día o fracción	USD 392,78

Al respecto debe tenerse en consideración que las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

Artículo 2º.- Disponer la publicación en el diario oficial El Peruano, y su difusión en la web institucional de OSITRAN (www.ositran.gob.pe) de los siguientes documentos:

- (i) El proyecto de resolución de fijación tarifaria correspondiente al servicio especial mencionado.
- (ii) Exposición de Motivos del proyecto de resolución de fijación de tarifaria a que hace referencia el punto (i) precedente.
- (iii) La propuesta tarifaria del Servicio Especial "Uso de Barreras de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.

Artículo 3º.- Encargar a la Oficina de Relaciones Institucionales de OSITRAN, realizar la convocatoria a la Audiencia Pública en un plazo no menor de quince (15) días hábiles, ni mayor de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación señalada en el artículo 1º de la presente resolución, a través del Diario Oficial "El Peruano", precisando el lugar, fecha y hora de la mencionada Audiencia, en atención a lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas - RETA de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Artículo 4º.- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de efectuada la publicación a que se refiere el artículo precedente, para que los interesados remitan por escrito a OSITRAN, en su sede ubicada en: Av. República de Panamá N° 3659, San Isidro, Lima; o, por medio electrónico a: info@ositran.gob.pe, los comentarios o sugerencias que consideren pertinentes, los cuales serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación de OSITRAN.



Regístrese, comuníquese y publíquese.



Reg. Sal. N° 21958 - 2013


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, xx de xxx de 2013

Nº xx-2013-CD-OSITRAN

VISTOS:

La propuesta de fijación tarifaria máxima por la prestación del servicio especial "Uso de Barreras de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Callao - Versión 1,0, elaborado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN y la Gerencia de Asesoría Legal de OSITRAN; y,

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1 de la Ley Nº 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, y el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el numeral 6.2 de la Ley 26917, establece que las atribuciones reguladoras y normativas de OSITRAN, comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios;

Que, por su parte, el literal b) del numeral 3.1 de la Ley Nº 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, dispone que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito de competencia;

Que, el artículo 27 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función reguladora permite al OSITRAN determinar las tarifas de los servicios y actividades bajo su ámbito de competencia, así como los principios y sistemas tarifarios que resulten aplicables;

Que mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 015-2013-CD-OSITRAN, de fecha 30 de abril del 2013, sustentada con el Informe Nº 007-13-GRE-GAL-OSITRAN de fecha 19 de abril del 2013, se aprueba el inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Uso de Barrera de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao y se establece una tarifa provisional, para el servicio señalado, ascendente a USD 242,00 por día o fracción;

Que, con fecha XX de XX de 2013, se publicó en el Diario Oficial El Peruano, la Resolución de Consejo Directivo Nº xx-2013-CD-OSITRAN, que contiene la propuesta tarifaria formulada por OSITRAN;

Que, en la mencionada Resolución Nº XX-2013-CD-OSITRAN se otorgó un plazo de 20 días hábiles para que los interesados presenten sus comentarios, observaciones o aportes, venciendo el plazo para la presentación de comentarios el día XX de setiembre de 2013;

Que, por otra parte, el día XX de XX de 2013, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la convocatoria a Audiencia Pública Descentralizada la cual se llevó a cabo el XX de XX de 2013;



Que, luego de evaluar y deliberar respecto el caso materia de análisis, el Consejo Directivo hace suya la propuesta de fijación de tarifaria máxima por la prestación del servicio especial de "Uso de Barrera de Contención" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario de Callao - Versión 1.0, incorporándolo íntegramente en la parte considerativa de la presente Resolución de conformidad con lo establecido por el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 27838, de conformidad con las facultades atribuidas por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Consejo Directivo N° xx, adoptado en su sesión de fecha XX de xx de 2013.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Establecer en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, la tarifa máxima, por la prestación del servicio especial "Uso de Barrera de Contención" ascendente a USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América), por día o fracción, en los siguientes términos:

- La tarifa se cobrará por día o fracción. Esta tarifa será aplicable por el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas y de abastecimiento de combustible en las instalaciones portuarias, así como por la posterior limpieza y secado de dichas barreras en el Terminal Norte Multipropósito.
- La tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga), que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

Artículo 2º.- La tarifa fijada establecida en el artículo 1º de la presente resolución, tiene el carácter de tarifa máxima, siendo ésta reajustada anualmente y revisada cada 5 años, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Artículo 3º.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria, a la Autoridad Portuaria Nacional y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como disponer su aplicación de conformidad al Contrato de Concesión y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 4º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución y su exposición de motivos en el Diario Oficial El Peruano, así como de la Propuesta de vistos y Anexos en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.



PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de Concesionario.
2. El 11 de julio de 2011, mediante carta s/n, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) recibió la propuesta del Concesionario del servicio especial "Uso de Barreras de Contención", solicitándole que se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del mencionado servicio especial en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión.
3. El 11 de julio de 2011, mediante carta s/n, APM Terminals remitió al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN) copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI.
4. El 24 de octubre de 2011, mediante Carta N°506-2011/PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI remitió a OSITRAN el Memorando 221-2011/ST-CLC-INDECOPI y el Informe Técnico N° 162-2011/GEE, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre de Competencia y la Gerencia de Estudios Económicos, respectivamente. En ellos se señala que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio uso de barreras de contención.
5. El 6 de febrero de 2012, mediante Oficio N°268-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remitió el Informe N°004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para cuatro servicios especiales: re-estiba de carga fraccionada, re-estiba de carga rodante, uso de barreras de contención y embarque/descarga de carga de proyecto.
6. El 30 de mayo de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, sustentada en Informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de interpretación de oficio de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, con el objeto de determinar si el servicio uso de barreras de contención forma o no parte del servicio estándar.
7. El 6 de diciembre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2012-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se interpretó la Cláusula 8.19 en el siguiente sentido:

"(...)

El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial.

[El subrayado es nuestro]



8. El 1 de marzo de 2013, mediante Carta N° 022-2013-APMTC/GC, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial Uso de barreras de contención.
9. El 8 de mayo de 2013, mediante el Oficio Circular N° 022-13-SCD-OSITRAN, se notificó al MTC, APM Terminals y APN, la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, la cual dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Uso de barreras de contención" y establece la tarifa provisional a cobrarse por dicho servicio en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.
10. El 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n, el Concesionario interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN en el extremo referido al establecimiento de la tarifa provisional ascendente a USD 242,00 (Doscientos Cuarenta y Dos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción para el Servicio Especial de "Uso de barreras de contención", solicitando que la Resolución sea modificada en dicho extremo, y se determine que la tarifa provisional para la prestación de dicho Servicio ascienda a USD 470,00 (Cuatrocientos Setenta y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.
11. Posteriormente, el mismo 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n denominado "Ampliación del Recurso de Reconsideración", APM Terminals solicitó al OSITRAN modificar la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN a fin que la tarifa provisional ascienda a USD 477,52 (Cuatrocientos Setenta y Siete y 52/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.
12. Mediante Carta s/n de fecha 5 de junio de 2013, APM Terminals solicitó una audiencia ante el Consejo Directivo para hacer uso de la palabra.
13. Con fecha 24 de junio de 2013, se llevó a cabo la diligencia de Informe Oral ante el Consejo Directivo, en la que el Concesionario hizo uso de la palabra.
14. El 26 de junio de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2013-CD-OSITRAN, se declaró improcedente el Recurso de Reconsideración interpuesto por APM Terminals contra la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, por los fundamentos contenidos en el Informe N° 021-13-GRE-GAL-OSITRAN.

II. DEFINICIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL

15. Según lo manifestado por el Concesionario, el servicio de uso de barreras de contención consiste en:



- El tendido de barreras de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, por las horas y días que duren las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas;
- El recojo de la barrera de contención, luego que se haya culminado la descarga o embarque, y
- La limpieza y el secado simple de la barrera de contención, incluyendo el almacenamiento de la misma

16. Las barreras de contención pueden ser de flotación sólida (como las rellenas de espuma) o inflables. El objetivo de su despliegue es cercar posibles derrames de petróleo u otras sustancias contaminantes sobre el agua (por ejemplo, productos derivados del petróleo, gas, aceites vegetales, aceite de pescado, ácido sulfúrico, productos químicos, etc.)
17. El servicio no incluye la limpieza especial de área acuática y barrera de contención por derrame de carga líquida a granel (hidrocarburos u otros).

III. PROPUESTA DE APM TERMINALS

18. APM Terminals señala que el servicio denominado uso de barreras de contención consiste en el despliegue de barreras de contención alrededor de la nave durante las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas y su repliegue una vez terminadas dichas operaciones.¹
19. Tal como se mencionó anteriormente, el servicio involucra las siguientes actividades:
 - El tendido de barreras de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, por las horas y días que duren las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas;
 - El recojo de la barrera de contención, luego que se haya culminado la descarga o embarque; y
 - La limpieza y el secado simple de la barrera de contención, incluyendo el almacenamiento de la misma.
20. El Concesionario señala que el servicio será brindado principalmente en el área acuática que corresponde a los frentes de atraque del Terminal Norte donde las naves permanecerán atracadas durante las operaciones de descarga/embarque de carga líquida a granel peligrosa y que para su prestación es necesario contar con los siguientes recursos:
 - Barreras de contención.
 - Lancha o bote, para el despliegue y recojo de la barrera de contención.
 - Personal encargado del tendido y recojo de la barrera de contención (patrón de lancha y operadores).
21. La propuesta del Concesionario para la determinación de la tarifa por este servicio considera la metodología de **costos incrementales**. A continuación se presenta el modelo propuesto por el Concesionario para determinar la tarifa. Los datos presentados a continuación incluyen las correcciones al flujo de caja realizadas por el Concesionario en sus Recursos de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013

III.1. Proyección de la demanda

22. La demanda de uso de barreras de contención y del número de naves que requerirán este servicio fue proyectada para un horizonte de 10 años, periodo de tiempo en el que se estima que se mantendrán las condiciones tecnológicas y operativas de la actual forma de realizar el embarque/descarga de carga a granel líquida como hidrocarburos y otras mercancías peligrosas.



¹ APM Terminals (2013). *Propuesta de tarifa máxima por el servicio especial "Uso de barreras de contención"*. Febrero de 2013.

23. Para proyectar la demanda, el Concesionario estimó la evolución futura de la carga líquida a granel en el Terminal Norte Multipropósito. Para esto, utilizó la tasa de crecimiento promedio anual de este tipo de carga registrada en los últimos 12 años, que ascendió a 4,7%.
24. Luego, para obtener la proyección de la carga líquida a granel que requerirá barreras de contención, asumió que esta representará el 77,38% del total de carga líquida a granel. Dicho porcentaje fue obtenido como el promedio simple de la participación de la carga líquida peligrosa con relación al movimiento total de carga líquida a granel entre los años 2008 y 2012 (ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1

Movimiento de carga líquida granel que ha requerido el uso de barreras de contención

Año	Movimiento de carga líquida a granel (t)		Participación carga líquida peligrosa (%)
	Carga peligrosa	Carga total	
2008	1 021 711	1 361 405	75%
2009	1 031 902	1 421 951	73%
2010	1 425 473	1 840 533	77%
2011	1 532 819	1 955 765	78%
2012	2 235 569	2 678 063	83%
Promedio simple de participación			77,38%

Fuente: APM Terminals (2013).

25. A continuación, se estimó el número de naves que requerirá barreras de contención dividiendo la carga líquida a granel que demandará barreras de contención entre la carga que se embarca/descarga en promedio por nave (4 479 toneladas).
26. Posteriormente, se calculó el tiempo total que las naves permanecerán en amarradero sobre la base del rendimiento promedio de embarque/descarga de carga líquida a granel (170 t/hora), obteniendo como resultado que en promedio una nave permanece en amarradero 26,35 horas. Dado que la unidad de cobro del servicio fue definida como día o fracción, el tiempo de permanencia promedio de la nave es de dos días.
27. Por último, se multiplicó el tiempo promedio de permanencia y el número de naves relevante de granel líquido, con lo que se obtuvo el tiempo anual de uso de barreras de contención (ver Cuadro N°2).



Cuadro N° 2

Proyección de demanda de uso de barreras de contención estimada por el Concesionario

Año	Carga líquida a granel total (t)	Carga líquida a granel que requerirá barreras de contención (t)	Carga promedio por nave (t)	Número de naves	Rendimiento promedio de carga/embarque (t/hora)	Tiempo efectivo de uso		Para cálculo de ingresos	
						Uso de barrera de contención por nave (hora)	Uso de barrera de contención total (días)	Uso de barrera de contención por nave (días)	Uso de barrera de contención total (días)
Año 1	2 803 319	2 169 310	4 479	485	170	26,35	532,49	2	970
Año 2	2 934 433	2 270 771	4 479	507	170	26,35	556,64	2	1 014
Año 3	3 071 680	2 376 977	4 479	531	170	26,35	582,99	2	1 062
Año 4	3 215 346	2 488 151	4 479	556	170	26,35	610,44	2	1 112
Año 6	3 523 149	2 726 341	4 479	609	170	26,35	668,63	2	1 218
Año 7	3 687 931	2 853 855	4 479	638	170	26,35	700,47	2	1 276
Año 8	3 860 419	2 987 332	4 479	667	170	26,35	732,31	2	1 334
Año 9	4 040 975	3 127 053	4 479	699	170	26,35	767,44	2	1 398
Año 10	4 229 976	3 273 309	4 479	731	170	26,35	802,58	2	1 462

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

III.2. Costos operativos

28. Entre los costos operativos considerados por el Concesionario se encuentran el relacionado al personal operativo y el combustible utilizado por las lanchas.
29. Para calcular el costo por personal operativo, el Concesionario consideró un patrón de lancha (quien conducirá la lancha que transporta la barrera de contención) y dos operarios (dedicados al tendido y recojo de la barrera de contención, así como al traslado de la barrera de contención hacia una zona de almacenamiento cerrada).
30. El Concesionario estimó que se necesitarán aproximadamente ocho horas de trabajo por cada nave atendida con barreras de contención:
- Una hora aproximadamente para labores preparativas para el tendido de la barrera de contención (incluye la preparación y traslado terrestre de la barrera de contención desde la zona de almacenamiento hasta el muelle).
 - Dos horas aproximadamente para el embarque de la barrera de contención en la lancha, el transporte acuático desde amarradero hasta la zona donde se encuentra la nave² y el tendido de la barrera de contención.
 - Dos horas aproximadamente para el recojo de la barrera de contención (incluye la preparación de las personas en tierra previo al recojo).
 - Tres horas aproximadamente para las labores de limpieza y secado de la barrera de contención, traslado de la barrera hacia la zona de almacenamiento y manipuleo en la zona de almacenamiento.
31. El Cuadro N° 3 presenta el costo por hora de personal requerido para la prestación del servicio de uso de barreras de contención, de acuerdo con los datos presentados por el Concesionario.



Cuadro N° 3

Costo de personal operativo por hora de trabajo requerido para la prestación del servicio de uso de barreras de contención

	Número	Costo unitario por hora (S/.)	Costo total por hora (S/.)
Patrón de lancha	1	24,00	24,00
Operario	2	22,00	44,00
Costo total			68,00

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

32. Con base en los datos anteriores, el costo anual de personal fue obtenido como el producto del costo de personal operativo por hora y el tiempo de trabajo anual en la prestación del servicio uso de barreras de contención. Este último fue estimado como el producto del número de operaciones anuales (estimado en la sección anterior) y de las horas de trabajo por operación (ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4

Costo anual por personal operativo en la prestación del servicio de uso de barreras de contención

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Costo personal en parte compartido					
N° de operaciones total (naves atendidas)	485	507	531	556	582
Tiempo de trabajo por operación (horas)	8	8	8	8	8
Tiempo de trabajo total (horas)	3 880	4 056	4 248	4 448	4 656
Costo de operación por hora (USD)	25,76	25,95	26,15	26,15	26,15
Costo Anual Personal Total (USD)	99 948,80	105 253,20	111 085,20	116 315,20	121 754,40

	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Costo personal en parte compartido					
N° de operaciones total (naves atendidas)	609	638	667	699	731
Tiempo de trabajo por operación (horas)	8	8	8	8	8
Tiempo de trabajo total (horas)	4 872	5 104	5 336	5 592	5 848
Costo de operación por hora (USD)	26,15	26,15	26,15	26,15	26,15
Costo Anual Personal Total (USD)	127 402,80	133 469,60	139 536,40	146 230,80	152 925,20

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

33. Cabe precisar que en el modelo económico presentado en el CD adjunto a la Carta N° 022-2013-APMT/GC, el Concesionario consideró dos escenarios de esquema laboral: (i) independiente y excluyente y (ii) exclusivo y compartido.³ El primero consiste en contratar personal adicional que se dedique exclusivamente al manejo de las lanchas, colocación y retiro de las barreras de contención; mientras que el segundo consiste en compartir la mano de obra con la que actualmente cuenta el Terminal Norte Multipropósito con la encargada de brindar el servicio. Sin embargo, en el flujo de caja del que se deriva su propuesta tarifaria consideró el esquema compartido.

El **costo del combustible** (Diesel-2) utilizado por las lanchas fue estimado considerando que una lancha consume aproximadamente 2,5 galones por hora, que el costo del Diesel-2 es de S/. 12,56 y que para la prestación del servicio se usa una lancha por un tiempo aproximado de tres horas (ver Cuadro N° 5).



3

Ver hoja de cálculo "Personal" en el archivo "Modelo Económico barreras de contención (27.02.2012).xls".

Cuadro N° 5

Gasto en combustible por uso de la lancha para el servicio de uso de barreras de contención

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Demanda (# naves)	485	507	531	556	582
Horas de uso de lancha por nave	3	3	3	3	3
Tiempo anual de uso de lancha (horas)	1 455	1 521	1 593	1 668	1 746
Costo de combustible por hora (USD)	11,89	11,98	12,08	12,08	12,08
Costo Anual Personal Total (USD)	17 299,95	18 221,58	19 243,44	20 149,44	21 091,68

	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Demanda (# naves)	609	638	667	699	731
Horas de uso de lancha por nave	3	3	3	3	3
Tiempo anual de uso de lancha (horas)	1 827	1 914	2 001	2 097	2 193
Costo de combustible por hora (USD)	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08
Costo Anual Personal Total (USD)	22 070,16	23 121,12	24 172,08	25 331,76	26 491,44

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

III.3. Inversiones

35. El Concesionario sostiene que para la prestación del servicio necesitará invertir en la adquisición de barreras de contención y lanchas.
36. Con relación a las **barreras de contención**, el Concesionario manifestó que sería necesaria la adquisición de tres barreras de un largo promedio de 350 metros cada una. La justificación brindada por APM Terminals para la cantidad de barreras a adquirirse es que en algunas ocasiones se habría tenido que atender hasta tres naves de granel líquido con carga peligrosa en simultáneo. Además, justificó la longitud de las barreras con el argumento de que las naves de mayores dimensiones que descargan y/o embarcan granel líquido por el Terminal Norte poseen más de 260 metros de perímetro (más de 200 metros de eslora y de 30 metros de manga), y que se necesita un espacio de separación entre la barrera y la nave de aproximadamente 90 metros de longitud.
37. No obstante, luego de una evaluación posterior sobre medidas de seguridad relacionadas a la descarga de residuos oleosos y contenedores cargados de lubricantes en el Terminal Norte, el Concesionario consideró que era necesario adquirir 2 000 metros de barreras.⁴
38. Dado que el costo por metro de barrera de contención asciende a USD 220, la inversión en barreras de contención fue calculada en USD 440 000 (ver Cuadro N° 6). Adicionalmente, cabe precisar que se consideró que la barreras de contención deberían renovarse cada cuatro años como máximo debido al desgaste que sufren por su exposición al sol y las maniobras propias del tendido y manipuleo.



4

Recurso de reconsideración presentado el 29 de mayo de 2013.

Cuadro N° 6
Inversión en barreras de contención

Herramienta	Precio unitario (USD/metro)	Unidad (metro)	Total (USD)
Barrera de contención	220	2 000	440 000

Fuente: Recurso de reconsideración presentado por APM Terminals el 29 de mayo de 2013.
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

39. Con respecto a la **lancha**, el Concesionario manifestó que el costo de inversión asciende a USD 80 000. Manifestó también que la vida útil de la lancha es de 10 años y que anualmente la utilización máxima asciende a 4 818 horas. En los 10 años del flujo de caja, la lancha será utilizada 18 015 horas para la prestación del servicio uso de barreras de contención, esto es, el 37,39% del tiempo total de uso de la lancha; en consecuencia, el Concesionario sostuvo que solo debería considerarse como inversión imputable al flujo de caja el 37,39% del costo de adquisición de la lancha (ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7
Inversión asignable de lancha al servicio de uso de barrera de contención

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Demanda (# naves)		485	507	531	556	582	609	638	667	699	731
Tiempo de uso de lanchas por operación		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tiempo anual de uso de lancha (horas)		1 455	1 521	1 593	1 668	1 746	1 827	1 914	2 001	2 097	2 193
Tiempo potencial de uso de 1 lancha		4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818
Tasa de asignación	37,39%										
Costo de inversión de 1 lancha	80 000										
Inversión asignable al servicio de uso de barrera de contención	29 912										

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

40. Cabe mencionar que, a pesar de lo anterior, en su propuesta final de tarifa para el servicio uso de barreras de contención presentada mediante Recurso de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013, el Concesionario asignó un monto de USD 60 000 al rubro de inversión en la lancha.

III.4. Depreciación, impuestos, aportes y retribuciones

41. El Concesionario utilizó el método de depreciación lineal, para lo cual consideró vidas útiles de cuatro y 10 años para las barreras de contención y la lancha, respectivamente. Cabe precisar que en su propuesta inicial, el Concesionario solo realizó el cálculo de la depreciación de las barreras de contención para los tres primeros años, error que fue corregido en su Recurso de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013.
42. Para el cálculo del impuesto a la renta, consideró una tasa impositiva de 30% y una participación de los trabajadores sobre las utilidades de 5%, lo cual resulta en un porcentaje total de impuestos sobre las utilidades de 33,5%.
43. Consideró también un aporte por regulación al OSITRAN del 1% de la facturación o ingresos de APM Terminals por la explotación del Terminal Norte Multipropósito, una retribución al Concedente del 3% de los ingresos netos mensuales y un aporte a ENAPU ascendente al 17,01% de las utilidades.



III.5. Tasa de descuento

44. Para descontar el flujo de caja económico, el Concesionario consideró una tasa de descuento ascendente a 8,17%.



III.6. Flujo de caja y propuesta tarifaria del Concesionario

45. El Concesionario consideró un horizonte de 10 años para preparar su flujo de caja. Adicionalmente, consideró un cobro por tonelada métrica y los costos, inversiones, depreciación, tasas y contribuciones anteriormente descritos. La tasa de descuento utilizada fue igual a 8,17%. La tarifa que se obtiene a partir de un VAN igual a cero es de USD 487,83 por día o fracción (ver Cuadro N°8).

Cuadro N° 8

Flujo de caja presentado por el Concesionario para el servicio especial de uso de barreras de contención

	Tarifa (USD)	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos	487,83											
Demanda			473 195	494 661	518 077	542 468	567 836	594 179	622 473	650 767	681 988	713 209
			970	1 014	1 062	1 112	1 164	1 218	1 276	1 334	1 398	1 462
Costos de operación mantenimiento			-136 277	-143 261	-151 052	-158 163	-165 560	-173 240	-181 490	-189 739	-198 842	-207 945
Remuneraciones trabajadores			-99 949	-105 253	-111 085	-116 315	-121 754	-127 403	-133 470	-139 536	-146 231	-152 925
Combustible			-17 300	-18 222	-19 243	-20 149	-21 092	-22 070	-23 121	-24 172	-25 332	-26 491
Aporte a OSITRAN			-4 732	-4 947	-5 181	-5 425	-5 678	-5 942	-6 225	-6 508	-6 820	-7 132
Retribución al Concedente			-14 196	-14 840	-15 542	-16 274	-17 035	-17 825	-18 674	-19 523	-20 460	-21 396
Inversiones		-500 000	0	0	0	-440 000	0	0	0	-440 000	0	0
Barreras de contención		-440 000	0	0	0	-440 000	0	0	0	-440 000	0	0
Lancha		-60 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depreciación			-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000
Barreras de contención			-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000
Lancha			-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000
Utilidad operativa		0	221 020	235 400	251 025	268 305	286 276	304 938	324 983	345 028	367 146	389 264
Impuestos y aportes sobre utilidades		0	-99 043	-105 487	-112 489	-120 232	-128 285	-136 648	-145 530	-154 613	-164 524	-174 436
Aportes e Impuesto a la renta		0	-74 042	-78 859	-84 093	-89 882	-95 903	-102 154	-108 869	-115 584	-122 994	-130 403
Aporte a ENAPU		0	-25 001	-26 628	-28 395	-30 350	-32 383	-34 494	-36 761	-39 028	-41 530	-44 032
Flujo de caja económico		-500 000	121 977	129 913	138 537	-291 927	157 991	168 290	179 353	-249 585	202 622	214 828
VAN ECONOMICO (USD)	0											
Tasa de descuento	8,17%											

Fuente: Recurso de Reconsideración presentado por APM Terminals el 29 de mayo de 2013.

IV. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

46. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.
47. De acuerdo con lo que establece el Artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

a) Estructura Tarifaria

48. El servicio especial de uso de barreras de contención debe ser cobrado al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) o lo que indique el contrato de transporte marítimo.
49. La razón es que por lo general el transporte marítimo de granel líquido se realiza bajo la modalidad FIO (Free In Out)⁵, es decir, es el consignatario quien asume el costo total por la manipulación de la carga en puerto, que va desde la descarga de la mercancía hasta su salida del Terminal Norte. Es por ello que cuando se trata de exportación, importación o cabotaje, el consignatario o su representante es quien asumirá la responsabilidad del pago por el servicio de uso de barrera de contención.

⁵ En carga a granel también se utilizan otros contratos de transporte, como *Gross Terms*, *Fixed Price*, *Free in Stowed*, *Free in Including Trimming*, *Free in Excluding* y *Free Out*.



50. No obstante, en aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante, dado que la línea naviera es la dueña del combustible.

b) Unidad de cobro

51. Para el servicio especial de uso de barreras de contención es necesario establecer una unidad de cobro. Sobre el particular, el principio de consistencia que se enuncia en el Artículo 18 del RETA señala lo siguiente:

“En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del sistema tarifario”.

[El subrayado es nuestro]

52. Para la determinación de la unidad de cobro se recopiló información de diferentes puertos, incluyendo puertos nacionales como puertos de otros países (ver Cuadro N° 9).



Cuadro N° 9

Unidad de cobro en terminales portuarios que ofrecen el servicio de uso de barrera de contención

País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Descripción	Unidad de medida
Argentina	Puerto de Santa Fe ^{1/}	Prevención de Derrame	Seis horas
	Terminal Puerto Rosario	Barrera de Contención	Día/horario hábil
Chile	San Antonio Terminal Internacional	Uso de Barrera Tipo 126	Día
Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid	Equipo para el control de contaminación por petróleo	Día o fracción
	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port	Barrera de Contención	Día o fracción
Estados Unidos	Port Bunker Services (New York, Philadelphia & Delaware City, Baltimore & Norfolk, San Francisco)	Barrera de Contención	Servicio total
	So Cal Ship Services	Barrera de Contención	Servicio total
Estonia	Port of Tallinn	Despliegue de barreras de contención para operaciones de carga y descarga	Operación
Francia	Port Atlantique La Rochelle	Barrera de Contención BALEAR 323	Día
Guatemala	Puerto Quetzal	Protección contra derrames	Servicio total
Perú	Terminal Portuario Euroandinos (TPE)	Servicio de colocación de barreras de contención	Día o fracción
	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	Uso de barreras de contención en operaciones de embarque/descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas	Día o fracción
	Conciencia Ambiental S.R.L.	Despliegue de barreras de contención	Día o fracción
	Marítima Mercantil S.A.C.	Uso de barreras de contención	Doce horas
	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L	Despliegue de barreras de contención	Día o fracción
Singapur	Varios. Tarifas de Maritime Port Authority	Barrera de contención de 250 metros de longitud	Día o fracción

1/ El servicio es provisto por la empresa Docka Servicios Marítimos S.A.

2/ El servicio es provisto por la empresa Ocean Montenegro D.o.o.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

53. En el caso de Guatemala, en Puerto Quetzal la facturación incluye el servicio total; mientras que en Terminal Ferroviaria Puerto Barrios la unidad de cobro es el metro de eslora por hora.

54. Por otro lado, la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, también de Guatemala, distingue dos unidades de cobro dependiendo del peso carga que transporta la nave. De esta forma, si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por Tonelada/Carga. En cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la unidad de cobro es Metros Eslora/día

55. En los puertos de Chile (San Antonio Terminal Internacional) y Perú (Paíta, Salaverry, General San Martín e Ilo), la unidad de cobro es el día. Asimismo, en el Terminal Puerto Rosario (Argentina) el servicio es facturado por día.



56. Finalmente, en el Puerto de Santa Fe (Argentina), la unidad de cobro del servicio de prevención de derrame es seis horas.
57. Con la finalidad de mantener una misma unidad de cobro en los terminales portuarios nacionales y favorecer la competencia, se establece que este servicio se facture por día o fracción.

c) Determinación del nivel tarifario máximo

58. Para la determinación del nivel tarifario máximo se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarifar.

V. PROPUESTA DE OSITRAN

V.1. Metodología

59. Como se mencionó anteriormente, para la determinación de la tarifa se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, la cual es definida en el Anexo I, Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria del RETA, de la manera siguiente:

“Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”

[El subrayado es nuestro]

60. En el RETA se precisa que algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria.
61. Sin embargo, sus ventajas radican en los menores costos regulatorios que genera, sobre todo cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología puede medirse el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.

62. En el caso particular del servicio especial tratamiento especial de usos de barreras de contención, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los procesos logísticos. En otras palabras, la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.



V.2. Elección de la muestra

63. Para poder aplicar la metodología, el primer paso fue seleccionar una muestra representativa de tarifas cobradas por el servicio bajo análisis, para lo cual se tuvieron en consideración tres aspectos: (i) disponibilidad de información, (ii) servicios comparables y (iii) valores extremos.

a) Disponibilidad de información

64. Se identificaron diferentes terminales portuarios a nivel nacional e internacional que brindan el servicio de uso de barreras de contención. Para ello, se revisaron los tarifarios y manuales de descripción de servicios, que se encuentran publicados en las páginas web de los terminales portuarios.
65. En muchos casos la información no era pública, estaba incompleta o no se precisaba el alcance de las tarifas. Por estos motivos se realizaron consultas vía correo electrónico. Sin embargo, en algunos casos no hubo respuesta a las consultas realizadas por OSITRAN. Ejemplos de estos casos son Puerto la Ensenada (México), Andipuerto (Ecuador), Port of Rotterdam (Países Bajos) y Shanghai International Port (China).
66. En otras palabras, en los Terminales Portuarios se evaluó si es que tenían publicadas las tarifas y si se describía los alcances del servicio que prestaban. Cabe precisar que en la revisión de información también se incluyeron empresas no portuarias que brindan el referido servicio.

b) Servicios comparables

67. Para seleccionar los puertos a incluirse en la muestra se definieron los alcances de los servicios que ofrecían. Para ello, se verificó que los servicios involucrados en el uso de barreras de contención sean similares entre los Terminales Portuarios y empresas considerados en la muestra. Al respecto, los procesos que se siguen para la colocación de la barrera de contención son similares, la principal diferencia es la unidad de cobro que se aplica en los terminales portuarios y en las empresas particulares que prestan este servicio.
68. En efecto, no todos los puertos utilizan las mismas unidades de medida de cobro, por lo que se optó estandarizarlas cuando ello fuera posible, o excluir a algunos terminales portuarios, cuando no lo fuera. Por ejemplo, en el caso del Puerto de Santa Fe, la tarifa de "Prevención de derrame" es cobrada por cada seis horas de provisión del servicio, por lo que para hacer comparable el servicio con el provisto por el Concesionario se multiplicó la tarifa por cuatro. De manera similar, la tarifa del servicio "Uso de barreras de contención" provisto por la agencia marítima peruana Marítima Mercantil S.A.C. es cobrada por 12 horas, por lo que fue duplicada para ser expresada en términos de día o fracción.

69. En el caso de la Empresa Portuaria de Quetzal, la base tarifaria del servicio "Protección contra derrames" incluye la totalidad del servicio, independientemente del tiempo que la nave permanezca en el puerto. En tal sentido, si el servicio es provisto durante un día, la tarifa será igual a la cobrada por el servicio completo. Similar criterio fue utilizado en los casos de Port of Tallin (Estonia) y de la empresa *Port Bunker Services* que brinda el servicio de barreras de contención en diversos puertos de Estados Unidos.



70. En el caso del Terminal Ferroviaria Puerto Barrios (Guatemala), la base tarifaria del servicio "Protección contra derrames", el cual incluye el servicio de colocación de barreras alrededor del barco para la protección contra el derrame de productos contaminantes del medio ambiente marino, consiste en un cobro unitario fijo en dólares por metro de eslora por hora.
71. En la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, por su parte, el servicio de "Uso de barreras" es cobrado de dos maneras distintas, dependiendo del peso de la carga que la nave transporta. De esta forma, si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por tonelada/carga. En cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la unidad de cobro es metros/eslora/día. En otras palabras, en ambos Terminales Portuarios de Guatemala, la unidad de cobro diverge completamente del "Día o Fracción" propuesta para el caso del Terminal Muelle Norte.
72. Finalmente, no se consideró en la muestra a la empresa *Ocean Montenegro*, compañía que brinda el servicio de despliegue y remoción de barreras de contención en Port of Bar (Montenegro) debido a que la tarifa depende de la longitud de la barrera de contención necesaria para bordear a la nave. Como en el anterior caso, esta unidad de cobro diverge completamente de la unidad "Día o Fracción".

c) Valores Extremos

73. Otro criterio utilizado para seleccionar la muestra fue excluir los *outliers*, es decir, los valores extremos, dado que las distorsiones que generan en la muestra podrían sesgar los resultados. Para evitar las posibles distorsiones generadas por la presencia de valores extremos, fueron excluidos del análisis todas aquellas tarifas que difieren de la mediana⁶ de la muestra en más de una desviación estándar⁷. Los resultados se presentan en el Cuadro N° 10.⁸

⁶ La mediana de una muestra es el valor que se encuentra exactamente en la mitad del conjunto de datos después que las observaciones se han ubicado en serie ordenada.

⁷ La desviación estándar es una medida de la dispersión de la muestra. Se calcula como la raíz cuadrada de la varianza de una muestra, esto es, como la raíz cuadrada de la esperanza del cuadrado de la desviación de una variable respecto de su media o promedio:

$$\sigma = \sqrt{E(X - \mu)^2}$$

donde: μ = media de la muestra.

Fuente: WASSERMAN, L. (2004). *All of statistic: a concise course on statistical inference*. Springer Science+Business Media, Inc.

Considerando que la mediana de la muestra asciende a USD 375,00 y su desviación estándar es igual a USD 950,20, el procedimiento descrito implica excluir aquellas tarifas que son menores a USD -575,20 y las que son mayores a USD 1 325,20.



Cuadro N° 10

Aplicación del criterio de valores extremos

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Tarifa (USD/día)
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional	133,00
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle ^{2/}	186,82
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	242,00
4	Guatemala	Puerto Quetzal	250,00
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port ^{2/}	299,49
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)	300,00
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)	350,00
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid ^{2/}	364,83
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York) ^{3/}	375,00
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City) ^{3/}	375,00
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario	500,00
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. ^{4/}	750,00
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.	980,00
14	Perú	Marítima Mercantil S.A.C.	1 400,00
15	Estados Unidos	So Cal Ship Services	1 500,00
16	Estonia	Port of Tallinn	1 716,26
17	Argentina	Puerto de Santa Fe ^{5/}	2 000,00
18	Estados Unidos	Port Bunker Services (San Francisco)	2 000,00
19	Singapur	Varios. Maritime Port Authority ^{6/}	3 826,43
MEDIANA			375,00
DESVIACIÓN ESTÁNDAR			950,20

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Euros, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de EUR 1,00 = USD 1,3202. (Fuente: www.ecb.int, consultado el 25 de julio de 2013).

2/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

3/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

4/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 700 y USD 800, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

5/ El servicio es provisto por la empresa Docka Servicios Marítimos S.A.

6/ La tarifa original se encuentra expresada en Dólares de Singapur, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = SGD 1,2675. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

Fuente: Portales web de los puertos y empresas y comunicaciones electrónicas con representantes de los puertos y empresas.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

74. Del análisis de la muestra de puertos, terminales portuarios y empresas considerados, se observa que en los casos de Marítima Mercantil S.A.C. (Perú), So Cal Ship Services (Estados Unidos), Port of Tallin (Estonia), Puerto de Santa Fe (Argentina), Port Bunker Services (San Francisco - Estados Unidos) y los puertos de Singapur, las tarifas cobradas por el uso de barreras de contención superan a la mediana de la muestra en más de una desviación estándar, por lo que no se les consideró en la muestra final.

V.3. Muestra final

75. Los Terminales Portuarios seleccionados para establecer la tarifa de uso de barreras de contención fueron aquellos que cumplieron simultáneamente con los criterios de: (i)



disponibilidad de información, (ii) servicios comparables y (iii) valores extremos (ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11

Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada en el *benchmarking*

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)
4	Guatemala	Puerto Quetzal
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York)
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City)
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

V.4. Benchmarking

76. Del *benchmarking* realizado, puede observarse que el Conciencia Ambiental es la empresa que cobra la tarifa más elevada (980,00 USD/día) por el servicio de uso de barreras de contención; mientras que San Antonio Terminal Internacional es el que tiene la tarifa más baja de la muestra (133,00 USD/día).
77. En consecuencia, promediando las tarifas de la muestra de puertos se obtiene la tarifa propuesta que debería cobrar el Terminal Muelle Norte por el servicio de uso de barreras de contención (ver Cuadro N° 12).



Cuadro N° 12
Benchmarking internacional de las tarifas del servicio "Uso de barreras de contención"

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Tarifa (USD/día)
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional	133,00
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle ^{1/}	186,82
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	242,00
4	Guatemala	Puerto Quetzal	250,00
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port ^{2/}	299,49
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)	300,00
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)	350,00
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid ^{2/}	364,83
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York) ^{3/}	375,00
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City) ^{3/}	375,00
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario	500,00
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. ^{4/}	750,00
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.	980,00
PROMEDIO			392,78

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Euros, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de EUR 1,00 = USD 1,3202. (Fuente: www.ecb.int, consultado el 25 de julio de 2013).

2/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.bloomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

3/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

4/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 700 y USD 800, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

V.5. Tarifa propuesta

78. A partir del análisis realizado previamente, OSITRAN propone una tarifa de USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción para el servicio especial tratamiento especial de uso de barreras de contención.

VI. REVISIÓN

79. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

(...)

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.

(...)



Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).
(...)”

80. El servicio especial uso de barreras de contención se enmarca dentro de los denominados servicios especiales con tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X” cada cinco años.
81. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI – X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, estas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.⁹
82. El inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

VII. CONCLUSIONES

1. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial “Uso de barreras de contención”.
2. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria del servicio bajo análisis se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
3. A partir de la metodología de fijación tarifaria de *benchmarking*, el Regulador propone fijar la tarifa máxima de USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción para el servicio especial de uso de barreras de contención. Esta tarifa será aplicable por el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas y de abastecimiento de combustible en las instalaciones portuarias, así como por la posterior limpieza y secado de dichas barreras en el Terminal Norte Multipropósito.

La tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de

9

Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI – X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.



exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

4. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

VIII. RECOMENDACIONES

Remitir el presente informe al Consejo Directivo a fin que, teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas,

- (a) Disponga la pre-publicación de la siguiente tarifa máxima, por la prestación del servicio especial "uso de barrera de contención": USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción.

La tarifa se cobrará por día o fracción. Esta tarifa será aplicable por el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas y de abastecimiento de combustible en las instalaciones portuarias, así como por la posterior limpieza y secado de dichas barreras en el Terminal Norte Multipropósito.

La tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

- (b) La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima, siendo esta reajustada anualmente por el factor RPI-X y revisada cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.



**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



PROPUESTA

**FIJACIÓN DE TARIFA MÁXIMA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
ESPECIAL “USO DE BARRERAS DE CONTENCIÓN” EN EL TERMINAL NORTE
MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CALLAO**

Versión 1,0

Gerencia de Regulación

Lima, agosto de 2013

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 11 de mayo de 2011, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de Concedente y APM Terminals en calidad de Concesionario.
2. El 11 de julio de 2011, mediante carta s/n, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante, INDECOPI) recibió la propuesta del Concesionario del servicio especial "Uso de Barreras de Contención", solicitándole que se pronuncie sobre la existencia de condiciones de competencia en la prestación del mencionado servicio especial en virtud de lo señalado en la Cláusula 8.23 de su Contrato de Concesión.
3. El 11 de julio de 2011, mediante carta s/n, APM Terminals remitió al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN) copia de la carta antes mencionada dirigida a INDECOPI.
4. El 24 de octubre de 2011, mediante Carta N°506-2011/PRE-INDECOPI, el Presidente del Consejo Directivo de INDECOPI remitió a OSITRAN el Memorando 221-2011/ST-CLC-INDECOPI y el Informe Técnico N° 162-2011/GEE, elaborados por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre de Competencia y la Gerencia de Estudios Económicos, respectivamente. En ellos se señala que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio uso de barreras de contención.
5. El 6 de febrero de 2012, mediante Oficio N°268-2012-APN/GG, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) remitió el Informe N°004-2012-APN/DIPLA/RGH que contiene su propuesta de tarifas máximas para cuatro servicios especiales: re-estiba de carga fraccionada, re-estiba de carga rodante, uso de barreras de contención y embarque/descarga de carga de proyecto.
6. El 30 de mayo de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, sustentada en Informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de interpretación de oficio de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, con el objeto de determinar si el servicio uso de barreras de contención forma o no parte del servicio estándar.



El 6 de diciembre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 039-2012-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 025-12-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se interpretó la Cláusula 8.19 en el siguiente sentido:

"(...)

El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial.
[El subrayado es nuestro]



8. El 1 de marzo de 2013, mediante Carta N° 022-2013-APMTC/GC, el Concesionario solicitó a OSITRAN el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial Uso de barreras de contención.



9. El 8 de mayo de 2013, mediante el Oficio Circular N° 022-13-SCD-OSITRAN, se notificó al MTC, APM Terminals y APN, la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, la cual dispone el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial de "Uso de barreras de contención" y establece la tarifa provisional a cobrarse por dicho servicio en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.
10. El 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n, el Concesionario interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN en el extremo referido al establecimiento de la tarifa provisional ascendente a USD 242,00 (Doscientos Cuarenta y Dos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción para el Servicio Especial de "Uso de barreras de contención", solicitando que la Resolución sea modificada en dicho extremo, y se determine que la tarifa provisional para la prestación de dicho Servicio ascienda a USD 470,00 (Cuatrocientos Setenta y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.
11. Posteriormente, el mismo 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n denominado "Ampliación del Recurso de Reconsideración", APM Terminals solicitó al OSITRAN modificar la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN a fin que la tarifa provisional ascienda a USD 477,52 (Cuatrocientos Setenta y Siete y 52/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.
12. Mediante Carta s/n de fecha 5 de junio de 2013, APM Terminals solicitó una audiencia ante el Consejo Directivo para hacer uso de la palabra.
13. Con fecha 24 de junio de 2013, se llevó a cabo la diligencia de Informe Oral ante el Consejo Directivo, en la que el Concesionario hizo uso de la palabra.
14. El 26 de junio de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2013-CD-OSITRAN, se declaró improcedente el Recurso de Reconsideración interpuesto por APM Terminals contra la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, por los fundamentos contenidos en el Informe N° 021-13-GRE-GAL-OSITRAN.

II. MARCO LEGAL

II.1. Del Contrato de Concesión

15. Con relación al marco legal aplicable al Contrato de Concesión, resulta importante tener en consideración que este establece la obligatoriedad de cumplir con las disposiciones emitidas por OSITRAN, el cual resulta competente en materia de fijación tarifaria. Así, el Contrato de Concesión establece lo siguiente:

- La Cláusula 16.1 del Contrato de Concesión señala que *"[e]l Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer."*

[El subrayado es nuestro]



Asimismo, la Cláusula 1.23.68 establece que las Leyes y Disposiciones Aplicables “[e]s el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el Contrato y el Contrato de Asociación en Participación que la SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra en la obligación de cumplir. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones, vigentes así como aquellas que sean dictadas por cualquier Autoridad Gubernamental competente.”

- De otro lado, la Cláusula 1.23.94 señala que las disposiciones de OSITRAN, que incluye los reglamentos autónomos, directivas de carácter general y normas de carácter particular, indicadas en el Artículo 24 del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM (en adelante, REGO), así como los actos administrativos que emita, “... son de observancia y cumplimiento obligatorio para la SOCIEDAD CONCESIONARIA.”
[El subrayado es nuestro]
- 16. Por otra parte, la Cláusula 14.7 del Contrato reconoce que el Regulador “... está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen.”
[El subrayado es nuestro]
- 17. De esta manera, teniendo en consideración que:
 - Al Contrato de Concesión le resulta de aplicación las normas con rango de ley, emitidas por cualquier autoridad gubernamental competente.
 - Es de observancia obligatoria para el Concesionario, los Reglamentos emitidos por el Regulador.
 - En el Contrato se reconoce expresamente que al Regulador le compete ejercer todas las facultades conferidas por la legislación vigente.
- 18. Corresponde a continuación, revisar el contenido del marco normativo aplicable, a fin de delimitar la función reguladora de OSITRAN en el ámbito portuario.

II.2. Del Marco Normativo aplicable

a) De la Ley del Sistema Portuario Nacional

- 
19. Conforme al artículo 6 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de creación de OSITRAN), aprobada mediante Ley N° 26917, y al artículo 21 del Reglamento General de OSITRAN (REGO) aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, OSITRAN ejerce diversas funciones, tales como la función normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias.

- 
20. En concordancia con ello, el numeral 21.1 del Artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), establece que compete a OSITRAN:

- Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.



- Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
21. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN.
 - La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.¹
22. Como puede observarse, la Ley del SPN es clara en señalar que, en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia, corresponde a OSITRAN establecer la tarifa pertinente, en tanto que en el ámbito de los servicios portuarios sujetos a competencia corresponderá a OSITRAN, en principio, ejercer su función supervisora.
23. Como veremos a continuación, el citado marco legal guarda absoluta concordancia con las disposiciones contenidas en el RETA.

b) Del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

24. El Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, y sus modificatorias (en adelante el RETA) establece lo siguiente:
- La regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público es competencia exclusiva de OSITRAN, por lo que le corresponde disponer la fijación, revisión o ajuste de Tarifas Máximas, y en general el establecimiento de Sistemas Tarifarios que incluyan reglas de aplicación de tarifas. (Artículo 5)
 - El régimen tarifario regulado es aplicable en los casos en que dicha prestación no se realice en condiciones de competencia en el mercado; sin perjuicio de la aplicación de la normatividad legal y contractual vigente y las facultades de supervisión que le corresponden a OSITRAN. (Artículos 10 y 11)
 - Las Entidades Prestadoras que cuentan con un Contrato de Concesión se rigen, en cuanto a las reglas de procedimiento para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por los servicios derivados que presten de la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público, por lo estipulado en el RETA, salvo que dicho Contrato contenga normas específicas que se opongan. (Artículos 9 y 24²)



¹ Por otra parte, resulta ilustrativo revisar las disposiciones contenidas en la Ley del SPN respecto de los puertos o terminales privados de uso privado. Al respecto, dicho texto normativo señala lo siguiente:

- "Los puertos o terminales privados de uso privado no están sujetos a los regímenes tarifarios." (Artículo 13, inciso 3)
- "A solicitud de cualquier Administrador u Operador Portuario, INDECOPI evaluará si existen condiciones de competencia efectiva en el tipo de servicios portuarios de que se trate [se refiere a la prestación de servicios portuarios a terceros]. De comprobarse que existe competencia en dicho servicio, éste se prestará bajo el régimen de libre competencia." (Artículo 20, tercer párrafo)

² Modificado por el Artículo Primero de la Resolución N° 003-2012-CD-OSITRAN, publicado el 01 de febrero de 2012.

- El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el respectivo Contrato de Concesión, si este no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos. (Artículos 9 y 24³).
- El RETA es claro en establecer que corresponde a OSITRAN fijar de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora, las tarifas por servicios nuevos (Artículo 17).

c) Procedimiento contractual establecido para la fijación tarifaria de servicios especiales no previstos en el contrato, así como de los servicios nuevos.

25. Por otro lado, la Única Disposición Complementaria (UDC) del RETA establece un procedimiento relacionado con las actuaciones previas al inicio del procedimiento administrativo de fijación tarifaria, en caso el INDECOPI concluya que no existen condiciones de competencia en la utilización de los bienes portuarios de uso público, supuesto en el cual se dispone excepcionalmente el inicio del procedimiento de fijación tarifaria: (i) con la presentación de la propuesta tarifaria elaborada por la APN o, de ser el caso, (ii) de oficio⁴.

26. De esta manera, al ser la mencionada UDC una norma de procedimiento, corresponde en principio la aplicación de las disposiciones contenidas en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión (el cual establece un procedimiento ad-hoc de actuaciones preparatorias, previas al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, en caso la agencia de competencia concluya que el servicio especial que pretende implementar no se prestará en condiciones de competencia), resultando el RETA de aplicación únicamente en los aspectos no previstos por el Contrato de Concesión.

27. En virtud de lo expuesto, podemos afirmar lo siguiente:

- OSITRAN tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión⁵, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrolladas parcialmente (p.e. si el Contrato no regulará en su totalidad el procedimiento para la fijación tarifaria).



³

Ídem.

⁴

El procedimiento de actuaciones preparatoria contemplado en la mencionada DCU es el siguiente:

- OSITRAN podrá solicitar el pronunciamiento de INDECOPI para que se pronuncie sobre la "existencia de condiciones de competencia", para lo cual gozará de un plazo de 70 días hábiles.
- Comprobada la no existencia de condiciones de competencia por INDECOPI, la APN deberá remitir a OSITRAN una propuesta de régimen tarifario, dentro del plazo de 70 días hábiles contados desde la notificación de la respuesta de INDECOPI.
- Si vencido el plazo la APN no hubiese presentado propuesta, OSITRAN de oficio establecerá el régimen tarifario, dentro del plazo máximo de 70 días hábiles.

⁵

El RETA será de aplicación supletoria a lo establecido en el Contrato de Concesión si éste no regulara en su totalidad el procedimiento y condiciones necesarias para la fijación, revisión y aplicación de las tarifas por parte de la Entidad Prestadora, o si regulando ello parcialmente, existieran aspectos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión para resolver cierta situación o determinar la forma de tratamiento de una materia relativa a tales procedimientos.



- El RETA establece que OSITRAN deberá regular⁶ tarifas en caso los servicios involucrados no sean prestados en condiciones de competencia.
- Conforme a lo dispuesto por el Artículo 17 del RETA, corresponde a OSITRAN fijar las tarifas de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.

III. FIJACIÓN TARIFARIA DE SERVICIOS ESPECIALES

28. Las Cláusulas 1.23.98 y 1.23.99 del Contrato de Concesión definen a los Servicios Especiales y los Servicios Estándar de la siguiente manera:

"1.23.98. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar directamente o a través de terceros y por los cuales la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá el derecho de cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda. El INDECOPI en virtud de sus atribuciones otorgadas por las Leyes y Disposiciones Aplicables evaluará las condiciones de competencia de estos servicios. (...)"

"1.23.99. Servicios Estándar

Son los servicios portuarios que, acorde a lo indicado en la Cláusula 8.19, la SOCIEDAD CONCESIONARIA prestará directamente o a través de terceros, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3."

29. Asimismo, la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece el alcance de los servicios estándar de la siguiente manera:

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR⁷

Son aquellos servicios que, durante el periodo de vigencia de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá prestar obligatoriamente a todo Usuario que lo solicite y que incluye todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga. Comprenden en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Terminal Norte Multipropósito hasta que la Nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario.

Asimismo, tanto en el caso de embarque como en el de descarga, incluye una permanencia de la carga en el almacén del Terminal Norte Multipropósito de acuerdo a lo establecido en el Literal b) siguiente, libre de pago, así como de cualquier cargo por gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del Servicio Estándar. Dicho plazo se contabilizará desde que la Nave ha terminado la descarga o una vez que la carga ingrese en el patio del Terminal Norte Multipropósito para su posterior embarque.



⁶ O desregular, conforme a lo dispuesto por los Artículos 5, 13 y 14 del RETA.

⁷ Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución 039-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó una interpretación al Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

"La cláusula 8.19 establece una descripción general de la naturaleza y características de las actividades que conforman el Servicio Estándar, señalándose una lista de servicios meramente enunciativa. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio en sus definiciones. El uso de barreras de contención no resulta indispensable, desde el punto de vista operativo-portuario, para completar el proceso de embarque o descarga de la carga a granel líquida en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, constituyéndose en un Servicio Especial."

Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave
- b) Servicios en función a la Carga

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por dicho concepto. La SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

(...)

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

(...)

En el caso de la carga líquida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque, de ser el caso,
- ii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información y
- iii) el uso de infraestructura (uso de muelle).

(...)"

[El subrayado es nuestro]

- 30. Como puede observarse, el Contrato es claro en establecer el alcance de los servicios estándar para la carga líquida a granel, estableciendo las actividades que este incluye.
- 31. De otro lado, las cláusulas 8.20 y 8.23 del Contrato de Concesión establecen el alcance de los Servicios Especiales, así como el procedimiento que debe seguir el concesionario cuando desee iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato, de la siguiente manera:

"8.20. SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuario que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23.

"8.23. Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.



La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones.”

[El subrayado es nuestro]

32. En virtud de lo expuesto, podemos señalar lo siguiente:
- (i) La sociedad concesionaria está facultada a prestar adicionalmente, los Servicios Especiales a todos los usuarios que lo soliciten (Cláusula 8.20).
 - (ii) La sociedad concesionaria se encuentra obligada a prestar a los usuarios que lo soliciten los Servicios Especiales con tarifa (Cláusula 8.20).
 - (iii) Los Servicios Especiales son todos los servicios portuarios distintos a los servicios estándar (Cláusula 1.23.98).
 - (iv) Por los Servicios Especiales, la sociedad concesionaria tendrá derecho a cobrar un precio o una tarifa (Cláusula 1.23.98).
 - (v) Antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos conforme a la definición del RETA, la sociedad concesionaria deberá presentar al INDECOPI su propuesta de servicio especial debidamente sustentada, a efectos que se pronuncie sobre las condiciones de competencia (Cláusula 8.23).
 - (vi) En caso INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia, OSITRAN iniciará el procedimiento de fijación o revisión tarifaria según corresponda (Cláusula 8.23).
33. Cabe indicar que en el presente caso, al pronunciarse INDECOPI respecto de la ausencia de existencia de condiciones de competencia, corresponde que OSITRAN inicie el procedimiento de fijación tarifaria.⁸



ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL USO DE BARRERAS DE CONTENCIÓN

IV.1. Definición del servicio sujeto a fijación tarifaria



34. Según lo manifestado por el Concesionario, el servicio de uso de barreras de contención consiste en:

⁸

El 24 de octubre del 2011, el INDECOPI remitió a OSITRAN la Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, la cual entre otros documentos adjuntó el Informe Técnico N° 162-2011/GEE, en el cual se concluye que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio uso de barreras de contención.



- El tendido de barreras de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, por las horas y días que duren las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas;
- El recojo de la barrera de contención, luego que se haya culminado la descarga o embarque, y
- La limpieza y el secado simple de la barrera de contención, incluyendo el almacenamiento de la misma

35. Las barreras de contención pueden ser de flotación sólida (como las rellenas de espuma) o inflables. El objetivo de su despliegue es cercar posibles derrames de petróleo u otras sustancias contaminantes sobre el agua (por ejemplo, productos derivados del petróleo, gas, aceites vegetales, aceite de pescado, ácido sulfúrico, productos químicos, etc.)

36. El servicio no incluye la limpieza especial de área acuática y barrera de contención por derrame de carga líquida a granel (hidrocarburos u otros).

IV.2. Marco Normativo

37. De acuerdo a la normativa de instalación portuaria especial (IPE), toda nave que realiza transferencia de líquidos contaminantes a granel, requiere el tendido de barreras de contención de derrame de sustancias contaminantes y/o nocivas que permita controlar inmediatamente cualquier derrame de estas sustancias al medio marino.

38. En la Resolución del Acuerdo de Directorio de la APN (RAD) N°020-2006-APN/DIR, se establecieron normas para mantener los niveles de operatividad y seguridad de las Instalaciones Portuarias Especiales (IPE). Según se establece en el Anexo 9 de la mencionada Resolución, normas para mantener los niveles de operatividad y seguridad de las instalaciones portuarias especiales, el uso de barreras de contención es obligatorio durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas en la instalaciones certificadas como IPE:

“12) Durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas en las instalaciones portuarias (incluidos los terminales multiboyas) certificadas como Instalación Portuaria Especial (IPE), donde se opere con hidrocarburos u otros graneles líquidos, la instalación portuaria deberá desplegar una barrera de contención en el perímetro entre la nave y el muelle donde se realice la interfase, y en el perímetro de la nave cuando se trate de terminales multiboyas, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente.”

39. Asimismo, en el Anexo 1 de la RAD de la APN N° 043-2010-APN-DIR, se establece que debe desplegarse una barrera de contención antes del inicio de las operaciones de abastecimiento de combustible en las zonas portuarias de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de la República:

“ARTÍCULO 8: DEL PRESTADOR

Será responsable de:

(...)

8.7 Desplegar una barrera de contención antes del inicio de la operación que abarque todo el perímetro del lugar de la operación, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente.”

DE LA SOLICITUD DE FIJACIÓN TARIFARIA PRESENTADA POR APM TERMINALS

a) Inicio del procedimiento de parte



40. El Artículo 61 del RETA establece, como parte del inicio del procedimiento de fijación tarifaria, una etapa para determinar la admisibilidad de la solicitud y otra para la evaluación de procedencia de la misma, de la siguiente manera:

“Artículo 61. Inicio del procedimiento a instancia de parte

La Entidad Prestadora podrá solicitar al OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria.

La Gerencia de Regulación evaluará la admisibilidad de la solicitud presentada por la Entidad Prestadora.

Para tal efecto, dentro de los primeros tres (03) días de recibida dicha solicitud, dicha gerencia deberá solicitar a la Entidad Prestadora, de ser el caso, que realice las subsanaciones a que hubiera lugar en un plazo máximo de cinco (05) días, contados desde el día siguiente a la recepción de la notificación relativa al requerimiento de subsanación.

Admitida la solicitud, la Gerencia de Regulación con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Legal contará con un plazo máximo de treinta (30) días para evaluar la procedencia de la solicitud y presentar a la Gerencia General el informe respectivo. De requerirse opiniones adicionales, de acuerdo a la normativa vigente, el plazo se suspende. La Gerencia General lo someterá a consideración del Consejo Directivo en la sesión inmediata siguiente. El Consejo Directivo, sobre la base del Informe de la Gerencia de Regulación, emitirá la Resolución correspondiente relativa al inicio del procedimiento tarifario. (...)”

[El subrayado es nuestro]

41. Sobre el particular, en el presente caso, se observa lo siguiente:

- Con fecha 1 de marzo de 2013, la empresa concesionaria remitió a OSITRAN su propuesta tarifaria mediante Carta N° 022-2013-APMTC/GC.
- Mediante Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, notificado el 25 de abril de 2013, la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Asesoría Legal recomendaron a la Gerencia General el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Uso de barreras de contención”.
- Mediante la Resolución N° 015-2013-CD-OSITRAN, del 30 de abril de 2013, el Consejo Directivo de OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Uso de barreras de contención”.

b) Cumplimiento de los plazos

42. Conforme lo señalado en el Artículo 56 del RETA, la Gerencia de Regulación⁹ cuenta con un plazo no mayor de 60 días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un periodo máximo de 30 días hábiles adicionales, para presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando los requisitos establecidos por el Artículo 43 para la publicación de dicha propuesta tarifaria¹⁰.



⁹ Al respecto, conforme a lo señalado por el inciso 4 del Artículo 6 del RETA, la Gerencia de Asesoría Legal, es la que tiene su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de fijación, desregulación y/o revisión tarifaria.



¹⁰ Conforme a lo señalado por el Artículo 43 del RETA, la publicación de la propuesta tarifaria deberá contener cuando menos lo siguiente:

- (i) Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que apruebe la fijación tarifaria.
- (ii) Exposición de Motivos;
- (iii) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- (iv) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta de fijación tarifaria.
- (v) Fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) Audiencia(s) Pública(s) correspondiente(s), en la(s) que se recibirá(n) los comentarios de los participantes.



43. Por su parte la Gerencia General contará con 5 días hábiles para evaluar el referido informe y, en caso de considerarlo conforme, someterlo a consideración del Consejo Directivo, para que dentro del plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha en que tome conocimiento, aprobar, de ser el caso, la publicación de la propuesta tarifaria.

VI. PROPUESTA DE APM TERMINALS

44. APM Terminals señala que el servicio denominado uso de barreras de contención consiste en el despliegue de barreras de contención alrededor de la nave durante las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas y su repliegue una vez terminadas dichas operaciones.¹¹
45. Tal como se mencionó anteriormente, el servicio involucra las siguientes actividades:
- El tendido de barreras de contención entre el perímetro de la nave y el muelle, por las horas y días que duren las operaciones de descarga/embarque de mercancías a granel líquido peligrosas;
 - El recojo de la barrera de contención, luego que se haya culminado la descarga o embarque; y
 - La limpieza y el secado simple de la barrera de contención, incluyendo el almacenamiento de la misma.
46. El Concesionario señala que el servicio será brindado principalmente en el área acuática que corresponde a los frentes de atraque del Terminal Norte donde las naves permanecerán atracadas durante las operaciones de descarga/embarque de carga líquida a granel peligrosa y que para su prestación es necesario contar con los siguientes recursos:
- Barreras de contención.
 - Lancha o bote, para el despliegue y recojo de la barrera de contención.
 - Personal encargado del tendido y recojo de la barrera de contención (patrón de lancha y operadores).
47. La propuesta del Concesionario para la determinación de la tarifa por este servicio considera la metodología de **costos incrementales**. A continuación se presenta el modelo propuesto por el Concesionario para determinar la tarifa. Los datos presentados a continuación incluyen las correcciones al flujo de caja realizadas por el Concesionario en sus Recursos de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013

48.1.1. Proyección de la demanda

La demanda de uso de barreras de contención y del número de naves que requerirán este servicio fue proyectada para un horizonte de 10 años, periodo de tiempo en el que se estima que se mantendrán las condiciones tecnológicas y operativas de la actual forma de realizar el embarque/descarga de carga a granel líquida como hidrocarburos y otras mercancías peligrosas.

49. Para proyectar la demanda, el Concesionario estimó la evolución futura de la carga líquida a granel en el Terminal Norte Multipropósito. Para esto, utilizó la tasa de

¹¹

APM Terminals (2013). *Propuesta de tarifa máxima por el servicio especial "Uso de barreras de contención"*. Febrero de 2013.

crecimiento promedio anual de este tipo de carga registrada en los últimos 12 años, que ascendió a 4,7%.

50. Luego, para obtener la proyección de la carga líquida a granel que requerirá barreras de contención, asumió que esta representará el 77,38% del total de carga líquida a granel. Dicho porcentaje fue obtenido como el promedio simple de la participación de la carga líquida peligrosa con relación al movimiento total de carga líquida a granel entre los años 2008 y 2012 (ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1

Movimiento de carga líquida granel que ha requerido el uso de barreras de contención

Año	Movimiento de carga líquida a granel (t)		Participación carga líquida peligrosa (%)
	Carga peligrosa	Carga total	
2008	1 021 711	1 361 405	75%
2009	1 031 902	1 421 951	73%
2010	1 425 473	1 840 533	77%
2011	1 532 819	1 955 765	78%
2012	2 235 569	2 678 063	83%
Promedio simple de participación			77,38%

Fuente: APM Terminals (2013).

51. A continuación, se estimó el número de naves que requerirá barreras de contención dividiendo la carga líquida a granel que demandará barreras de contención entre la carga que se embarca/descarga en promedio por nave (4 479 toneladas).
52. Posteriormente, se calculó el tiempo total que las naves permanecerán en amarradero sobre la base del rendimiento promedio de embarque/descarga de carga líquida a granel (170 t/hora), obteniendo como resultado que en promedio una nave permanece en amarradero 26,35 horas. Dado que la unidad de cobro del servicio fue definida como día o fracción, el tiempo de permanencia promedio de la nave es de dos días.
53. Por último, se multiplicó el tiempo promedio de permanencia y el número de naves relevante de granel líquido, con lo que se obtuvo el tiempo anual de uso de barreras de contención (ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2

Proyección de demanda de uso de barreras de contención estimada por el Concesionario

Año	Carga líquida a granel total (t)	Carga líquida a granel que requerirá barreras de contención (t)	Carga promedio por nave (t)	Número de naves	Rendimiento promedio descarga/embarque (t/hora)	Tiempo efectivo de uso		Para cálculo de ingresos	
						Uso de barrera de contención por nave (hora)	Uso de barrera de contención total (días)	Uso de barrera de contención por nave (días)	Uso de barrera de contención total (días)
Año 1	2 803 319	2 169 310	4 479	485	170	26,35	532,49	2	970
Año 2	2 934 433	2 270 771	4 479	507	170	26,35	556,64	2	1 014
Año 3	3 071 680	2 376 977	4 479	531	170	26,35	582,99	2	1 062
Año 4	3 215 346	2 488 151	4 479	556	170	26,35	610,44	2	1 112
Año 6	3 523 149	2 726 341	4 479	609	170	26,35	668,63	2	1 218
Año 7	3 687 931	2 853 855	4 479	638	170	26,35	700,47	2	1 276
Año 8	3 860 419	2 987 332	4 479	667	170	26,35	732,31	2	1 334
Año 9	4 040 975	3 127 053	4 479	699	170	26,35	767,44	2	1 398
Año 10	4 229 976	3 273 309	4 479	731	170	26,35	802,58	2	1 462

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).



VI.2. Costos operativos

54. Entre los costos operativos considerados por el Concesionario se encuentran el relacionado al personal operativo y el combustible utilizado por las lanchas.
55. Para calcular el costo por personal operativo, el Concesionario consideró un patrón de lancha (quien conducirá la lancha que transporta la barrera de contención) y dos operarios (dedicados al tendido y recojo de la barrera de contención, así como al traslado de la barrera de contención hacia una zona de almacenamiento cerrada).
56. El Concesionario estimó que se necesitarán aproximadamente ocho horas de trabajo por cada nave atendida con barreras de contención:
- Una hora aproximadamente para labores preparativas para el tendido de la barrera de contención (incluye la preparación y traslado terrestre de la barrera de contención desde la zona de almacenamiento hasta el muelle).
 - Dos horas aproximadamente para el embarque de la barrera de contención en la lancha, el transporte acuático desde amarradero hasta la zona donde se encuentra la nave¹² y el tendido de la barrera de contención.
 - Dos horas aproximadamente para el recojo de la barrera de contención (incluye la preparación de las personas en tierra previo al recojo).
 - Tres horas aproximadamente para las labores de limpieza y secado de la barrera de contención, traslado de la barrera hacia la zona de almacenamiento y manipuleo en la zona de almacenamiento.
57. El Cuadro N° 3 presenta el costo por hora de personal requerido para la prestación del servicio de uso de barreras de contención, de acuerdo con los datos presentados por el Concesionario.

Cuadro N° 3

Costo de personal operativo por hora de trabajo requerido para la prestación del servicio de uso de barreras de contención

	Número	Costo unitario por hora (S/.)	Costo total por hora (S/.)
Patrón de lancha	1	24,00	24,00
Operario	2	22,00	44,00
Costo total			68,00

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).



Con base en los datos anteriores, el costo anual de personal fue obtenido como el producto del costo de personal operativo por hora y el tiempo de trabajo anual en la prestación del servicio uso de barreras de contención. Este último fue estimado como el producto del número de operaciones anuales (estimado en la sección anterior) y de las horas de trabajo por operación (ver Cuadro N° 4).

¹²

Aplica cuando la nave atraca en el Muelle N° 7.



Cuadro N° 4

Costo anual por personal operativo en la prestación del servicio de uso de barreras de contención

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Costo personal en parte compartido					
N° de operaciones total (naves atendidas)	485	507	531	556	582
Tiempo de trabajo por operación (horas)	8	8	8	8	8
Tiempo de trabajo total (horas)	3 880	4 056	4 248	4 448	4 656
Costo de operación por hora (USD)	25,76	25,95	26,15	26,15	26,15
Costo Anual Personal Total (USD)	99 948,80	105 253,20	111 085,20	116 315,20	121 754,40

	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Costo personal en parte compartido					
N° de operaciones total (naves atendidas)	609	638	667	699	731
Tiempo de trabajo por operación (horas)	8	8	8	8	8
Tiempo de trabajo total (horas)	4 872	5 104	5 336	5 592	5 848
Costo de operación por hora (USD)	26,15	26,15	26,15	26,15	26,15
Costo Anual Personal Total (USD)	127 402,80	133 469,60	139 536,40	146 230,80	152 925,20

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

59. Cabe precisar que en el modelo económico presentado en el CD adjunto a la Carta N° 022-2013-APMT/GC, el Concesionario consideró dos escenarios de esquema laboral: (i) independiente y excluyente y (ii) exclusivo y compartido.¹³ El primero consiste en contratar personal adicional que se dedique exclusivamente al manejo de las lanchas, colocación y retiro de las barreras de contención; mientras que el segundo consiste en compartir la mano de obra con la que actualmente cuenta el Terminal Norte Multipropósito con la encargada de brindar el servicio. Sin embargo, en el flujo de caja del que se deriva su propuesta tarifaria consideró el esquema compartido.

60. El **costo del combustible** (Diesel-2) utilizado por las lanchas fue estimado considerando que una lancha consume aproximadamente 2,5 galones por hora, que el costo del Diesel-2 es de S/. 12,56 y que para la prestación del servicio se usa una lancha por un tiempo aproximado de tres horas (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5

Gasto en combustible por uso de la lancha para el servicio de uso de barreras de contención

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Demanda (# naves)	485	507	531	556	582
Horas de uso de lancha por nave	3	3	3	3	3
Tiempo anual de uso de lancha (horas)	1 455	1 521	1 593	1 668	1 746
Costo de combustible por hora (USD)	11,89	11,98	12,08	12,08	12,08
Costo Anual Personal Total (USD)	17 299,95	18 221,58	19 243,44	20 149,44	21 091,68

	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Demanda (# naves)	609	638	667	699	731
Horas de uso de lancha por nave	3	3	3	3	3
Tiempo anual de uso de lancha (horas)	1 827	1 914	2 001	2 097	2 193
Costo de combustible por hora (USD)	12,08	12,08	12,08	12,08	12,08
Costo Anual Personal Total (USD)	22 070,16	23 121,12	24 172,08	25 331,76	26 491,44

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).



¹³

Ver hoja de cálculo "Personal" en el archivo "Modelo Económico barreras de contención (27.02.2012).xls".

VI.3. Inversiones

61. El Concesionario sostiene que para la prestación del servicio necesitará invertir en la adquisición de barreras de contención y lanchas.
62. Con relación a las **barreras de contención**, el Concesionario manifestó que sería necesaria la adquisición de tres barreras de un largo promedio de 350 metros cada una. La justificación brindada por APM Terminals para la cantidad de barreras a adquirirse es que en algunas ocasiones se habría tenido que atender hasta tres naves de granel líquido con carga peligrosa en simultáneo. Además, justificó la longitud de las barreras con el argumento de que las naves de mayores dimensiones que descargan y/o embarcan granel líquido por el Terminal Norte poseen más de 260 metros de perímetro (más de 200 metros de eslora y de 30 metros de manga), y que se necesita un espacio de separación entre la barrera y la nave de aproximadamente 90 metros de longitud.
63. No obstante, luego de una evaluación posterior sobre medidas de seguridad relacionadas a la descarga de residuos oleosos y contenedores cargados de lubricantes en el Terminal Norte, el Concesionario consideró que era necesario adquirir 2 000 metros de barreras.¹⁴
64. Dado que el costo por metro de barrera de contención asciende a USD 220, la inversión en barreras de contención fue calculada en USD 440 000 (ver Cuadro N° 6). Adicionalmente, cabe precisar que se consideró que la barreras de contención deberían renovarse cada cuatro años como máximo debido al desgaste que sufren por su exposición al sol y las maniobras propias del tendido y manipuleo.

Cuadro N° 6
Inversión en barreras de contención

Herramienta	Precio unitario (USD/metro)	Unidad (metro)	Total (USD)
Barrera de contención	220	2 000	440 000

Fuente: Recurso de reconsideración presentado por APM Terminals el 29 de mayo de 2013.
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

65. Con respecto a la **lancha**, el Concesionario manifestó que el costo de inversión asciende a USD 80 000. Manifestó también que la vida útil de la lancha es de 10 años y que anualmente la utilización máxima asciende a 4 818 horas. En los 10 años del flujo de caja, la lancha será utilizada 18 015 horas para la prestación del servicio uso de barreras de contención, esto es, el 37,39% del tiempo total de uso de la lancha; en consecuencia, el Concesionario sostuvo que solo debería considerarse como inversión imputable al flujo de caja el 37,39% del costo de adquisición de la lancha (ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7
Inversión asignable de lancha al servicio de uso de barrera de contención

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	
Demanda (# naves)		485	507	531	556	582	609	638	667	699	731	
Tiempo de uso de lanchas por operación		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Tiempo anual de uso de lancha (horas)		1 455	1 521	1 593	1 668	1 746	1 827	1 914	2 001	2 097	2 193	
Tiempo potencial de uso de 1 lancha		4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	4 818	
Tasa de asignación		37,39%										
Costo de inversión de 1 lancha		80 000										
Inversión asignable al servicio de uso de barrera de contención		29 912										

Fuente y elaboración: APM Terminals (2013).

¹⁴ Recurso de reconsideración presentado el 29 de mayo de 2013.



66. Cabe mencionar que, a pesar de lo anterior, en su propuesta final de tarifa para el servicio uso de barreras de contención presentada mediante Recurso de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013, el Concesionario asignó un monto de USD 60 000 al rubro de inversión en la lancha.

VI.4. Depreciación, impuestos, aportes y retribuciones

67. El Concesionario utilizó el método de depreciación lineal, para lo cual consideró vidas útiles de cuatro y 10 años para las barreras de contención y la lancha, respectivamente. Cabe precisar que en su propuesta inicial, el Concesionario solo realizó el cálculo de la depreciación de las barreras de contención para los tres primeros años, error que fue corregido en su Recurso de Reconsideración de fecha 29 de mayo de 2013.
68. Para el cálculo del impuesto a la renta, consideró una tasa impositiva de 30% y una participación de los trabajadores sobre las utilidades de 5%, lo cual resulta en un porcentaje total de impuestos sobre las utilidades de 33,5%.
69. Consideró también un aporte por regulación al OSITRAN del 1% de la facturación o ingresos de APM Terminals por la explotación del Terminal Norte Multipropósito, una retribución al Concedente del 3% de los ingresos netos mensuales y un aporte a ENAPU ascendente al 17,01% de las utilidades.

VI.5. Tasa de descuento

70. Para descontar el flujo de caja económico, el Concesionario consideró una tasa de descuento ascendente a 8,17%.

VI.6. Flujo de caja y propuesta tarifaria del Concesionario

71. El Concesionario consideró un horizonte de 10 años para preparar su flujo de caja. Adicionalmente, consideró un cobro por tonelada métrica y los costos, inversiones, depreciación, tasas y contribuciones anteriormente descritos. La tasa de descuento utilizada fue igual a 8,17%. La tarifa que se obtiene a partir de un VAN igual a cero es de USD 487,83 por día o fracción (ver Cuadro N°8).



Cuadro N° 8

Flujo de caja presentado por el Concesionario para el servicio especial de uso de barreras de contención

	Tarifa (USD)	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos	487,83		473 195	494 661	518 077	542 468	567 836	594 179	622 473	650 767	681 988	713 209
Demanda			970	1 014	1 062	1 112	1 164	1 218	1 276	1 334	1 398	1 462
Costos de operación mantenimiento			-136 177	-143 261	-151 052	-158 163	-165 560	-173 240	-181 490	-189 739	-198 842	-207 945
Remuneraciones trabajadores			-99 949	-105 253	-111 085	-116 315	-121 754	-127 403	-133 470	-139 536	-146 231	-152 925
Combustible			-17 300	-18 222	-19 243	-20 149	-21 092	-22 070	-23 121	-24 172	-25 332	-26 491
Aporte a OSITRAN			-4 732	-4 947	-5 181	-5 425	-5 678	-5 942	-6 225	-6 508	-6 820	-7 132
Retribución al Concedente			-14 396	-14 840	-15 542	-16 274	-17 035	-17 825	-18 674	-19 523	-20 460	-21 396
Inversiones		-500 000	0	0	0	-440 000	0	0	0	-440 000	0	0
Barreras de contención		-440 000	0	0	0	-440 000	0	0	0	-440 000	0	0
Lancha		-60 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depreciación			-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000	-116 000
Barreras de contención			-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000	-110 000
Lancha			-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000	-6 000
Utilidad operativa		0	221 020	235 400	251 025	268 305	286 276	304 938	324 983	345 028	367 146	389 264
Impuestos y aportes sobre utilidades		0	-99 043	-105 487	-112 489	-120 232	-128 285	-136 648	-145 630	-154 613	-164 524	-174 436
Aportes e Impuesto a la renta		0	-74 042	-78 859	-84 093	-89 882	-95 903	-102 154	-108 869	-115 584	-122 994	-130 403
Aporte a ENAPU		0	-25 001	-26 628	-28 395	-30 350	-32 383	-34 494	-36 761	-39 028	-41 530	-44 032
Flujo de caja económico		-500 000	121 977	129 913	138 537	291 927	157 991	168 290	179 353	249 585	202 622	214 828
VAN ECONÓMICO (USD)	0											
Tasa de descuento	8,27%											

Fuente: Recurso de Reconsideración presentado por APM Terminals el 29 de mayo de 2013.

VII. RECURSO DE RECONSIDERACIÓN PRESENTADO POR APM TERMINALS A LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 015-2013-CD-OSITRAN

VII.1 Consideraciones Previas

72. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, el Regulador fijó una tarifa provisional de USD 242,00 (Doscientos Cuarenta y dos Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción para el servicio de uso de barreras de contención en APM Terminals. Dicha tarifa fue fijada utilizando la metodología de *benchmarking* y tomando en consideración las tarifas cobradas por servicios comparables en los puertos siguientes:

- (i) San Antonio Terminal Internacional.
- (ii) Terminal Portuario Euroandinos (TPE).
- (iii) Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU).

73. Con fecha 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n, APM Terminals interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN en el extremo referido al establecimiento de la tarifa provisional ascendente a USD 242,00 (Doscientos Cuarenta y Dos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción para el Servicio Especial de "Uso de barreras de contención". En dicho recurso, solicitó que la Resolución sea modificada en dicho extremo y se determine que la tarifa provisional para la prestación de dicho Servicio ascienda a USD 470,00 (Cuatrocientos Setenta y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.

74. El mismo 29 de mayo de 2013, mediante escrito s/n denominado "Ampliación del Recurso de Reconsideración", el Concesionario solicitó al OSITRAN modificar la mencionada Resolución a fin que la tarifa provisional ascienda a USD 477,52 (Cuatrocientos Setenta y Siete y 52/100 Dólares de los Estados Unidos de América) por



día o fracción, hasta que el OSITRAN concluya el procedimiento de fijación tarifaria correspondiente.

75. El Recurso de Reconsideración fue declarado improcedente debido a que la Resolución N° 015-2013-CD-OSITRAN no constituye un acto que ponga fin al procedimiento de fijación tarifaria, ni un acto administrativo que determine la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzca indefensión. Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se analiza cada uno de los argumentos que sustentan el Recurso de Reconsideración presentado por el Concesionario el 29 de mayo de 2013, con el objetivo de determinar si deben ser incluidos o no en la determinación de la tarifa definitiva a ser cobrada por el servicio especial uso de barreras de contención.

VII.2 Argumentos del Concesionario

VII.2.1 Con respecto a Terminal San Antonio (Chile)

76. APM Terminals solicita modificar la tarifa provisional porque considera que la tarifa considerada por el Regulador para San Antonio Terminal Internacional (USD 133,00) sería errónea pues correspondería al ítem "Barreras tipo 126" del servicio "Uso de personal y equipos de emergencia en caso de derrame sucedido a naves atracadas en el Terminal Molo Sur", el cual, en opinión del Concesionario, no sería equivalente al servicio especial que pretende brindar. En efecto, APM Terminals sostiene que las barreras que efectivamente servirían como barreras de contención son las descritas en el ítem "Barrera de Bahía 15", por el cual se cobra un precio de USD 10,00 por metro/día.
77. Al respecto cabe precisar que la afirmación del Concesionario no es correcta. De acuerdo a las comunicaciones electrónicas cursadas entre el Regulador y representantes del citado terminal, las "Barreras tipo 126" son las que reúnen las características de las barreras que utilizaría APM Terminals para brindar el servicio bajo análisis, mientras que las "Barreras de Bahía 15" son barreras más pequeñas utilizadas para la contención de derrames pequeños.¹⁵
78. Finalmente, el Concesionario señala que las "Barreras tipo 126" no poseen como unidad de cobro al día o fracción, sino a la barrera en sí. Sin embargo, mediante comunicación con personal del Terminal San Antonio, se aclaró que el mencionado servicio es cobrado por día.



VII.2.2 Con respecto a Empresa Portuaria Nacional San Tomás de Castilla (Guatemala)

79. APM Terminals sostiene que no considera adecuado excluir del *benchmarking* la tarifa cobrada por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla. Sobre el particular, es necesario mencionar que el Regulador decidió incorporar en el *benchmarking* solo tarifas expresadas en unidades monetarias por día o fracción.
80. En el caso de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, la tarifa depende del peso de la carga: si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por tonelada/carga; en cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la



Comunicación electrónica de fecha 13 de abril de 2013 con el Sr. Roberto Zúñiga de la División de Cargas Masivas de San Antonio Terminal Internacional.

unidad de cobro es metros/eslora/día. En opinión del Concesionario, dicha tarifa puede ser expresada en términos de Dólares de Estados Unidos de América por día (o fracción) utilizando las estadísticas del Terminal Norte.

81. Al respecto es preciso mencionar que los procedimientos seguidos por el Concesionario para realizar dicha transformación no se ajustan a la unidad de cobro que utiliza este terminal portuario. En efecto, la tarifa cobrada en la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla cuando la carga es mayor de 10 000 t depende de la longitud (eslora) en metros de la nave; no obstante, el Concesionario utiliza la longitud de la barrera (350 metros en promedio) para expresar la tarifa en términos de unidades monetarias por día.

VII.2.3 Con respecto al Puerto de Guayaquil (Ecuador)

82. En el Informe N° 007-GRE-GAL-OSITRAN, el cual da sustento a la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, se menciona que no se incluye en la fijación de tarifa provisional a las tarifas cobradas por el servicio uso de barreras de contención en el Puerto de Guayaquil por estar muy por debajo de las tarifas observadas en otros terminales portuarios. Sin embargo, el Concesionario señala que en el Puerto de Guayaquil no existiría ningún servicio con el mismo alcance que el que él pretende brindar.
83. Sobre el particular, debe precisarse que, si bien lo señalado por el Concesionario es correcto, dicha situación no modifica los resultados del procedimiento seguido por el Regulador para la fijación de la tarifa provisional, en la medida que el *benchmarking* no consideró tarifas cobradas en el Puerto de Guayaquil.

VII.2.4 Con respecto a incluir Terceras Empresas Privadas en el *Benchmarking*

84. El Concesionario señala que para la fijación de la tarifa provisional, no se tomó en cuenta el precio cobrado por terceras empresas que brindan el servicio de uso de barreras de contención en el Terminal Portuario Muelle Sur (abastecimiento de combustible). Este argumento es similar al esgrimido por APMT en su Ampliación al Recurso de Reconsideración, en la cual incluye dentro de la muestra de cálculo de la tarifa provisional el precio cobrado por la empresa Servicios Energéticos Ambientales S.A. en el Terminal Portuario Muelle Norte.
85. Sobre el particular, debe mencionarse que, en efecto, las tarifas de las terceras empresas no fueron incluidas en la fijación de la tarifa provisional. Sin embargo, sí son tomadas en cuenta en el *benchmarking* para la fijación de la tarifa definitiva.

VII.25 Con respecto a tarifas cobradas por ENAPU

86. APM Terminals señala en el acápite 42 del Recurso de Reconsideración lo siguiente:

"(...) En todo caso, las Barreras de Contención que utiliza ENAPU no poseerían las condiciones técnicas que se exige para prevenir de manera segura e idónea cualquier contingencia frente a posibles derrames."

87. El Concesionario no brinda información precisa respecto a cuáles serían las supuestas deficiencias de las barreras de contención utilizadas por ENAPU, que harían que el servicio brindado por dicha empresa no prevenga de manera segura e idónea las



contingencias ante posibles derrames. Y, en caso se verificara que las barreras de contención utilizadas por ENAPU no cumplen con su función, la propia autoridad portuaria tomaría las acciones pertinentes.

88. Es importante mencionar que, a pesar de cuestionar la calidad del servicio brindado por ENAPU, el Concesionario sí incluye las tarifas cobradas por dicha empresa como parte de la muestra para solicitar la modificación de la tarifa provisional del servicio de uso de barreras de contención.

VIII. ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA TARIFARIO

89. Según el Artículo 5 del RETA, es competencia exclusiva de OSITRAN: (i) la fijación, revisión o desregulación de Tarifas Máximas, (ii) el establecimiento de reglas para la aplicación de los reajustes de las tarifas y (iii) el establecimiento de sistemas tarifarios que incluyen las reglas de aplicación de las tarifas.

90. De acuerdo con lo que establece el Artículo 3 del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel máximo que debe ser considerado.

a) Estructura Tarifaria

91. El servicio especial de uso de barreras de contención debe ser cobrado al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) o lo que indique el contrato de transporte marítimo.

92. La razón es que por lo general el transporte marítimo de granel líquido se realiza bajo la modalidad FIO (Free In Out)¹⁶, es decir, es el consignatario quien asume el costo total por la manipulación de la carga en puerto, que va desde la descarga de la mercancía hasta su salida del Terminal Norte. Es por ello que cuando se trata de exportación, importación o cabotaje, el consignatario o su representante es quien asumirá la responsabilidad del pago por el servicio de uso de barrera de contención.

93. No obstante, en aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante, dado que la línea naviera es la dueña del combustible.

b) Unidad de cobro

94. Para el servicio especial de uso de barreras de contención es necesario establecer una unidad de cobro. Sobre el particular, el principio de consistencia que se enuncia en el Artículo 18 del RETA señala lo siguiente:

“En la fijación o revisión tarifaria, el OSITRAN deberá asegurarse de que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras así como en la determinación de la estructura del sistema tarifario”.
[El subrayado es nuestro]

95. Para la determinación de la unidad de cobro se recopiló información de diferentes puertos, incluyendo puertos nacionales como puertos de otros países (ver Cuadro N° 9).

¹⁶

En carga a granel también se utilizan otros contratos de transporte, como *Gross Terms, Fixed Price, Free in Stowed, Free in Including Trimming, Free in Excluding y Free Out.*

Cuadro N° 9

Unidad de cobro en terminales portuarios que ofrecen el servicio de uso de barrera de contención

País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Descripción	Unidad de medida
Argentina	Puerto de Santa Fe ^{1/}	Prevención de Derrame	Seis horas
	Terminal Puerto Rosario	Barrera de Contención	Día/horario hábil
Chile	San Antonio Terminal Internacional	Uso de Barrera Tipo 126	Día
Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid	Equipo para el control de contaminación por petróleo	Día o fracción
	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port	Barrera de Contención	Día o fracción
Estados Unidos	Port Bunker Services (New York, Philadelphia & Delaware City, Baltimore & Norfolk, San Francisco)	Barrera de Contención	Servicio total
	So Cal Ship Services	Barrera de Contención	Servicio total
Estonia	Port of Tallinn	Despliegue de barreras de contención para operaciones de carga y descarga	Operación
Francia	Port Atlantique La Rochelle	Barrera de Contención BALEAR 323	Día
Guatemala	Puerto Quetzal	Protección contra derrames	Servicio total
Perú	Terminal Portuario Euroandinos (TPE)	Servicio de colocación de barreras de contención	Día o fracción
	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	Uso de barreras de contención en operaciones de embarque/descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas	Día o fracción
	Conciencia Ambiental S.R.L.	Despliegue de barreras de contención	Día o fracción
	Marítima Mercantil S.A.C.	Uso de barreras de contención	Doce horas
	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L.	Despliegue de barreras de contención	Día o fracción
Singapur	Varios. Tarifas de Maritime Port Authority	Barrera de contención de 250 metros de longitud	Día o fracción

1/ El servicio es provisto por la empresa Docka Servicios Marítimos S.A.

2/ El servicio es provisto por la empresa Ocean Montenegro D.o.o.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



96.

En el caso de Guatemala, en Puerto Quetzal la facturación incluye el servicio total; mientras que en Terminal Ferroviaria Puerto Barrios la unidad de cobro es el metro de eslora por hora.



97.

Por otro lado, la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, también de Guatemala, distingue dos unidades de cobro dependiendo del peso carga que transporta la nave. De esta forma, si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por Tonelada/Carga. En cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la unidad de cobro es Metros Eslora/día



98. En los puertos de Chile (San Antonio Terminal Internacional) y Perú (Paita, Salaverry, General San Martín e Ilo), la unidad de cobro es el día. Asimismo, en el Terminal Puerto Rosario (Argentina) el servicio es facturado por día.
99. Finalmente, en el Puerto de Santa Fe (Argentina), la unidad de cobro del servicio de prevención de derrame es seis horas.
100. Con la finalidad de mantener una misma unidad de cobro en los terminales portuarios nacionales y favorecer la competencia, se establece que este servicio se facture por día o fracción.

c) Determinación del nivel tarifario máximo

101. Para la determinación del nivel tarifario máximo se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. Según el Reglamento de Tarifas de OSITRAN, esta metodología consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con características similares a las que se desea tarifar.

IX. PROPUESTA DE OSITRAN

IX.1. Metodología

102. Como se mencionó anteriormente, para la determinación de la tarifa se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, la cual es definida en el Anexo I, Metodologías para la Fijación y Revisión Tarifaria del RETA, de la manera siguiente:

“Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embarco, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología se puede medir el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.”
[El subrayado es nuestro]

103. En el RETA se precisa que algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que puede afectar la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, las políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria.



104. Sin embargo, sus ventajas radican en los menores costos regulatorios que genera, sobre todo cuando existe una convergencia en la estructura y en los costos logísticos en el ámbito internacional. Bajo esta metodología puede medirse el impacto relativo que ejercen los costos de la infraestructura sobre el costo logístico.



105. En el caso particular del servicio especial tratamiento especial de usos de barreras de contención, resulta conveniente utilizar la metodología de *benchmarking*, debido a que las normas internacionales que se aplican para este tipo de carga homogenizan los



procesos logísticos. En otras palabras, la cadena logística marítima para carga peligrosa en los diferentes terminales portuarios tiende a operar de forma similar.

IX.2. Elección de la muestra

106. Para poder aplicar la metodología, el primer paso fue seleccionar una muestra representativa de tarifas cobradas por el servicio bajo análisis, para lo cual se tuvieron en consideración tres aspectos: (i) disponibilidad de información, (ii) servicios comparables y (iii) valores extremos.

a) Disponibilidad de información

107. Se identificaron diferentes terminales portuarios a nivel nacional e internacional que brindan el servicio de uso de barreras de contención. Para ello, se revisaron los tarifarios y manuales de descripción de servicios, que se encuentran publicados en las páginas web de los terminales portuarios.
108. En muchos casos la información no era pública, estaba incompleta o no se precisaba el alcance de las tarifas. Por estos motivos se realizaron consultas vía correo electrónico. Sin embargo, en algunos casos no hubo respuesta a las consultas realizadas por OSITRAN. Ejemplos de estos casos son Puerto la Ensenada (México), Andipuerto (Ecuador), Port of Rotterdam (Países Bajos) y Shanghai International Port (China).
109. En otras palabras, en los Terminales Portuarios se evaluó si es que tenían publicadas las tarifas y si se describía los alcances del servicio que prestaban. Cabe precisar que en la revisión de información también se incluyeron empresas no portuarias que brindan el referido servicio. En el Anexo N° 1 se presenta la lista de puertos y empresas particulares que fueron consultadas para determinar la tarifa del servicio de barreras de contención.

b) Servicios comparables

110. Para seleccionar los puertos a incluirse en la muestra se definieron los alcances de los servicios que ofrecían. Para ello, se verificó que los servicios involucrados en el uso de barreras de contención sean similares entre los Terminales Portuarios y empresas considerados en la muestra. Al respecto, los procesos que se siguen para la colocación de la barrera de contención son similares, la principal diferencia es la unidad de cobro que se aplica en los terminales portuarios y en las empresas particulares que prestan este servicio.

111. En efecto, no todos los puertos utilizan las mismas unidades de medida de cobro, por lo que se optó estandarizarlas cuando ello fuera posible, o excluir a algunos terminales portuarios, cuando no lo fuera. Por ejemplo, en el caso del Puerto de Santa Fe, la tarifa de "Prevención de derrame" es cobrada por cada seis horas de provisión del servicio, por lo que para hacer comparable el servicio con el provisto por el Concesionario se multiplicó la tarifa por cuatro. De manera similar, la tarifa del servicio "Uso de barreras de contención" provisto por la agencia marítima peruana Marítima Mercantil S.A.C. es cobrada por 12 horas, por lo que fue duplicada para ser expresada en términos de día o fracción.

112. En el caso de la Empresa Portuaria de Quetzal, la base tarifaria del servicio "Protección contra derrames" incluye la totalidad del servicio, independientemente del tiempo que la nave permanezca en el puerto. En tal sentido, si el servicio es provisto durante un día,



la tarifa será igual a la cobrada por el servicio completo. Similar criterio fue utilizado en los casos de Port of Tallin (Estonia) y de la empresa *Port Bunker Services* que brinda el servicio de barreras de contención en diversos puertos de Estados Unidos.

113. En el caso del Terminal Ferroviaria Puerto Barrios (Guatemala), la base tarifaria del servicio "Protección contra derrames", el cual incluye el servicio de colocación de barreras alrededor del barco para la protección contra el derrame de productos contaminantes del medio ambiente marino, consiste en un cobro unitario fijo en dólares por metro de eslora por hora.
114. En la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, por su parte, el servicio de "Uso de barreras" es cobrado de dos maneras distintas, dependiendo del peso de la carga que la nave transporta. De esta forma, si la nave transporta menos de 10 000 t, entonces el cobro se realiza por tonelada/carga. En cambio, si la carga es mayor de 10 000 t, entonces la unidad de cobro es metros/eslora/día. En otras palabras, en ambos Terminales Portuarios de Guatemala, la unidad de cobro diverge completamente del "Día o Fracción" propuesta para el caso del Terminal Muelle Norte.
115. Finalmente, no se consideró en la muestra a la empresa *Ocean Montenegro*, compañía que brinda el servicio de despliegue y remoción de barreras de contención en Port of Bar (Montenegro) debido a que la tarifa depende de la longitud de la barrera de contención necesaria para bordear a la nave. Como en el anterior caso, esta unidad de cobro diverge completamente de la unidad "Día o Fracción".

c) Valores Extremos

116. Otro criterio utilizado para seleccionar la muestra fue excluir los *outliers*, es decir, los valores extremos, dado que las distorsiones que generan en la muestra podrían sesgar los resultados. Para evitar las posibles distorsiones generadas por la presencia de valores extremos, fueron excluidos del análisis todas aquellas tarifas que difieren de la mediana¹⁷ de la muestra en más de una desviación estándar¹⁸. Los resultados se presentan en el Cuadro N° 10.¹⁹



La mediana de una muestra es el valor que se encuentra exactamente en la mitad del conjunto de datos después que las observaciones se han ubicado en serie ordenada.

La desviación estándar es una medida de la dispersión de la muestra. Se calcula como la raíz cuadrada de la varianza de una muestra, esto es, como la raíz cuadrada de la esperanza del cuadrado de la desviación de una variable respecto de su media o promedio:

$$\sigma = \sqrt{E(X - \mu)^2}$$

donde: μ = media de la muestra.

Fuente: WASSERMAN, L. (2004). *All of statistic: a concise course on statistical inference*. Springer Science+Business Media, Inc.



¹⁹

Considerando que la mediana de la muestra asciende a USD 375,00 y su desviación estándar es igual a USD 950,20, el procedimiento descrito implica excluir aquellas tarifas que son menores a USD -575,20 y las que son mayores a USD 1 325,20.



Cuadro N° 10
Aplicación del criterio de valores extremos

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Tarifa (USD/día)
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional	133,00
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle ^{1/}	186,82
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	242,00
4	Guatemala	Puerto Quetzal	250,00
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port ^{2/}	299,49
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)	300,00
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)	350,00
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid ^{2/}	364,83
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York) ^{3/}	375,00
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City) ^{3/}	375,00
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario	500,00
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. ^{4/}	750,00
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.	980,00
14	Perú	Marítima Mercantil S.A.C.	1 400,00
15	Estados Unidos	So Cal Ship Services	1 500,00
16	Estonia	Port of Tallinn	1 716,26
17	Argentina	Puerto de Santa Fe ^{5/}	2 000,00
18	Estados Unidos	Port Bunker Services (San Francisco)	2 000,00
19	Singapur	Varios. Maritime Port Authority ^{6/}	3 826,43
MEDIANA			375,00
DESVIACIÓN ESTÁNDAR			950,20

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Euros, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de EUR 1,00 = USD 1,3202. (Fuente: www.ecb.int, consultado el 25 de julio de 2013).

2/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

3/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

4/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 700 y USD 800, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

5/ El servicio es provisto por la empresa Docka Servicios Marítimos S.A.

6/ La tarifa original se encuentra expresada en Dólares de Singapur, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = SGD 1,2675. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

Fuente: Portales web de los puertos y empresas y comunicaciones electrónicas con representantes de los puertos y empresas.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



117. Del análisis de la muestra de puertos, terminales portuarios y empresas considerados, se observa que en los casos de Marítima Mercantil S.A.C. (Perú), So Cal Ship Services (Estados Unidos), Port of Tallin (Estonia), Puerto de Santa Fe (Argentina), Port Bunker Services (San Francisco - Estados Unidos) y los puertos de Singapur, las tarifas cobradas por el uso de barreras de contención superan a la mediana de la muestra en más de una desviación estándar, por lo que no se les consideró en la muestra final.



118. Muestra final

- Los Terminales Portuarios seleccionados para establecer la tarifa de uso de barreras de contención fueron aquellos que cumplieron simultáneamente con los criterios de: (i)



disponibilidad de información, (ii) servicios comparables y (iii) valores extremos (ver Cuadro N° 11 y Anexo N° 2).

Cuadro N° 11
Muestra de terminales portuarios y puertos utilizada en el *benchmarking*

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)
4	Guatemala	Puerto Quetzal
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York)
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City)
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

IX.4. Benchmarking

119. Del *benchmarking realizado*, puede observarse que el Conciencia Ambiental es la empresa que cobra la tarifa más elevada (980,00 USD/día) por el servicio de uso de barreras de contención; mientras que San Antonio Terminal Internacional es el que tiene la tarifa más baja de la muestra (133,00 USD/día).
120. En consecuencia, promediando las tarifas de la muestra de puertos se obtiene la tarifa propuesta que debería cobrar el Terminal Muelle Norte por el servicio de uso de barreras de contención (ver Cuadro N° 12).



Cuadro N° 12

Benchmarking internacional de las tarifas del servicio "Uso de barreras de contención"

N°	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Tarifa (USD/día)
1	Chile	San Antonio Terminal Internacional	133,00
2	Francia	Port Atlantique La Rochelle ^{1/}	186,82
3	Perú	Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	242,00
4	Guatemala	Puerto Quetzal	250,00
5	Emiratos Árabes Unidos	Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port ^{2/}	299,49
6	Estados Unidos	Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)	300,00
7	Perú	Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)	350,00
8	Emiratos Árabes Unidos	DP World - Ports of Jebel Ali and Port Rashid ^{2/}	364,83
9	Estados Unidos	Port Bunker Services (New York) ^{3/}	375,00
10	Estados Unidos	Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City) ^{3/}	375,00
11	Argentina	Terminal Puerto Rosario	500,00
12	Perú	Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. ^{4/}	750,00
13	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.	980,00
PROMEDIO			392,78

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Euros, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de EUR 1,00 = USD 1,3202. (Fuente: www.ecb.int, consultado el 25 de julio de 2013).

2/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

3/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

4/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 700 y USD 800, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

IX.5. Tarifa propuesta

121. A partir del análisis realizado previamente, OSITRAN propone una tarifa de USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción para el servicio especial tratamiento especial de uso de barreras de contención.

X. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

2. Respecto a la revisión de las tarifas de los Servicios Especiales, la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

"8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento de tarifas del OSITRAN tanto para los servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

(...)

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mecanismo antes descrito.

(...)



Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).
(...)”

123. El servicio especial uso de barreras de contención se enmarca dentro de los denominados servicios especiales con tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X” cada cinco años.
124. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI – X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, estas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador, que para los primeros cinco años de la Concesión es igual a cero.²⁰
125. El inicio de la explotación del Terminal Norte del Callao fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos 12 meses disponible a julio de cada año.

XI. CONCLUSIONES

126. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria del servicio especial “Uso de barreras de contención”.
127. De acuerdo a la recomendación señalada en el Informe N° 007-13-GRE-GAL-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2013-CD-OSITRAN, para la fijación tarifaria del servicio bajo análisis se utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*.
128. A partir de la metodología de fijación tarifaria de *benchmarking*, el Regulador propone fijar la tarifa máxima de USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción para el servicio especial de uso de barreras de contención. Esta tarifa será aplicable por el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas y de abastecimiento de combustible en las instalaciones portuarias, así como por la posterior limpieza y secado de dichas barreras en el Terminal Norte Multipropósito.

La tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

20

Nótese que las tarifas siempre son reajustadas anualmente por el factor RPI – X. No obstante, por contrato, se ha asumido que durante los primeros 5 años desde el inicio de la explotación, el factor de productividad (X) de la empresa es igual a cero. Es debido a este supuesto que durante los primeros 5 años las tarifas son implícitamente reajustadas sólo por RPI.



129. Las tarifas fijadas en el presente procedimiento tienen el carácter de tarifas máximas, siendo éstas reajustadas anualmente por el factor RPI-X y revisadas cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.

XII. RECOMENDACIONES

Remitir el presente informe al Consejo Directivo a fin que, teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas,

- (a) Disponga la pre-publicación de la siguiente tarifa máxima, por la prestación del servicio especial "uso de barrera de contención": USD 392,78 (Trescientos Noventa y Dos y 78/100 Dólares de Estados Unidos de América) por día o fracción.

La tarifa se cobrará por día o fracción. Esta tarifa será aplicable por el tendido y recojo de barreras de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas y de abastecimiento de combustible en las instalaciones portuarias, así como por la posterior limpieza y secado de dichas barreras en el Terminal Norte Multipropósito.

La tarifa será cobrada al usuario (línea naviera o consignatario de la carga) que indique el contrato de transporte marítimo cuando se trate de operaciones de exportación, importación o cabotaje. En aquellos casos en que se trate de abastecimiento de combustible a la nave, el servicio será facturado a la línea naviera o a su representante.

- (b) La tarifa fijada en el presente procedimiento tiene el carácter de tarifa máxima, siendo esta reajustada anualmente por el factor RPI-X y revisada cada cinco años aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X.


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación


JEAN PAUL CALLE CASUSOL
Gerente de Asesoría Legal


BENJAMÍN DE LATORRE LASTARRIA
Jefe de Regulación

Reg. Sal.

ANEXO Nº 1
Puertos, Terminales Portuarios y Empresas consultados

Nº	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Servicio de Barreras de Contención
1		Terminal Puerto Rosario	✓
2	Argentina	TZ Terminal Zarate	X
3		Puerto de Santa Fe	✓
4	Bahamas	Freeport	X
5		Puerto Santos	X
6		Puerto Paranagua	X
7		Puerto Rio Grande	X
8		Puerto Manaus	X
9		Puerto Rio de Janeiro	X
10		Puerto Suape	X
11	Brasil	Puerto Itajai	X
12		Puerto Chibatao	X
13		Puerto Salvador	X
14		Puerto Superterminals	X
15		Puerto Itaguaí/Sepetiba	X
16		Puerto San Francisco Do Sul	X
17		Puerto Pecem	X
18		Puerto Fortaleza	X
19	Canadá	Port Saint John	X
20		San Antonio Terminal Internacional	✓
21		Puerto Valparaíso	X
22		San Vicente Terminal Internacional	X
23		Empresa Portuaria de Iquique- EPI	X
24	Chile	Empresa Portuaria Puerto Montt	X
25		Terminal Puerto de Arica	X
26		Terminal Puerto de Antofagasta	X
27		Puerto de Coronel	X
28		Puerto Lirquen	X
29	China	Shanghai International Port	X
30		Sociedad Portuaria Regional de Cartagena	X
31		Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	X
32	Colombia	Terminal de Contenedores de Buenaventura	X
33		Palermo Sociedad Portuaria	X
34		Puerto de Santa Marta Sociedad Portuaria	X
Nº	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Servicio de Barreras de Contención
35	Costa Rica	Puerto Limon- Moín (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica)	X



36		Contecon Guayaquil S.A. CGSA	X
37		Terminal Portuario de Guayaquil	X
38	Ecuador	Autoridad Portuaria de Manta	X
39		Puerto Bolívar	X
40		Puerto Esmeraldas	X
41		Andipuerto Guayaquil S.A.	X
42	El Salvador	Puerto de Acajutla	X
43	Emiratos	Sharjah Ports Authority	√
44	Árabes Unidos	DP World for the ports of Jebel Ali and Port Rashid, Located in Dubai	√
45		Puerto de la Bahía de Cádiz	X
46		Puerto de Málaga	X
47		Puerto A Coruña	X
48		Alicante Port (Puerto de Alicante)	X
49		Puerto de Almería	X
50		Puerto de Avilés	X
51		Puerto de Bahía Algeciras	X
52		Autoridad Portuaria de Baleares	X
53		Port de Barcelona	X
54		Bilbao Port	X
55		Puerto de Cartagena	X
56		Port Castelló	X
57		Autoridad Portuaria de Ceuta	X
58	España	Puerto de Ferrol y San Cibrao	X
59		Puerto de Gijón	X
60		Puerto de Huelva	X
61		Puerto Las Palmas	X
62		Puerto de Marin	X
63		Puerto de Melilla	X
64		Puerto Motril de Granada	X
65		Puerto de Pasaia	X
66		Puerto de Santander	X
67		Puerto de Sevilla	X
68		Valencia Port	X
69		Port de Tarragona	X
70		Puerto de Vigo	X
71		Porto de Vialgarcía	X



Nº	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Servicio de Barreras de Contención
72		Port of South Louisiana	X
73		The port of Houston Authority	X
74		The Port authority of New Yor and New Jersey	X
75		Port of Beaumont (Texas)	X
76		Plaquemines Parish, Louisiana	X

77		Virginia International Terminals	X
78	Estados Unidos	Tampa Port Authority	X
79		Helen Delich Bentley Port of Baltimore, Maryland	X
80		So Cal Ship services	✓
81		Port Bunker Services (San Francisco)	✓
82		Port Bunker Services (New York)	✓
83		Port Bunker Services (Philadelphia & Delaware City)	✓
84		Port Bunker Services (Baltimore & Norfolk)	✓
85		Port of Longview	X
86	Estonia	Port of Tallin	✓
87	Filipinas	Manila International Container Terminal	X
88	Francia	Port Atlantique La Rochelle	X
89		Puerto Quetzal	✓
90	Guatemala	Terminal Ferroviaria Puerto Barrios	✓
91		Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla	✓
92	Honduras	Puerto Cortes, La Ceiba, Castilla y San Lorenzo (Empresa Nacional Portuaria)	X
93		DP World Hong Kong	X
94	Hong Kong	Modern Terminal	X
95		Hong Kong International Terminals	X
96	Kenia	Kenya Ports Authority	X
97		Port Klang	X
98	Malasia	Diversos terminales de Port Klang	X
99		Puerto de Veracruz	X
100		Puerto de Altamira	X
101		Puerto Mazatlán	X
102	México	Administración Portuaria Integral de Tampico	X
103		Administración Portuaria Integral de Puerto Madero	X
104		Manzanillo	X
105		Lázaro Cárdenas	X
106		Puerto Ensenada	✓



Nº	País	Puerto/ Terminal Portuario/ Empresa	Servicio de Barreras de Contención
107	Montenegro	Port of Bar (Ocean Montenegro)	✓
108	Países Bajos	Port of Rotterdam	X
109	Panamá	Panama Ports Company	X
110		Servicios Energéticos Ambientales S.R.L.	✓
111	Perú	Conciencia Ambiental S.R.L.	✓
112		Marítima Mercantil S.A.C.	✓
113		Terminal Portuario Euroandinos	✓

114		Terminales portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo (ENAPU)	v
115	Polonia	Port of Gdansk	X
116	República	DP World Caucedo	X
117	Dominicana	Autoridad Portuaria Dominicana (Puerto Caucedo)	X
118	Singapur	The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)	v
119	Sri Lanka	Colombo Port	X
120	Trinidad y Tobago	Port of Port of Spain	X
121	Venezuela	Bolivariana de Puertos S.A.	X

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



ANEXO N° 2

Descripción de los Puertos, Terminales Portuarios y Empresas considerados en el *Benchmarking*

a) San Antonio Terminal Internacional (Chile)

San Antonio Terminal Internacional S.A. (STI S.A.) es el operador de la concesión del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio, ubicado en la costa oeste de Chile, a 108 kilómetros de Santiago, capital de Chile.

Según el Manual de Servicios de STI, el servicio de uso de barreras de contención se presta a solicitud del usuario en el caso en que se genere una emergencia producida por un derrame y consiste en utilizar el personal y equipos de emergencias para mitigar los posibles daños.

En el tarifario de STI pueden observarse dos tipos de barreras: barreras tipo 126 y barrera de bahía 15". La primera es utilizada para contener grandes derrames, con sistemas de flotadores de polipropileno que son armados por paños. Cabe resaltar que son las barreras tipo 126, las que serán consideradas para el *benchmarking*. La barrera de bahía tipo 15" normalmente es utilizada para controlar derrames menores.

Cuadro A2.1

Tarifa comparable de San Antonio Terminal Internacional

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Uso de barrera tipo 126	Día o fracción de día	133,00
Tarifa Comparable		133,00

Fuente: http://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/tarifasgral.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

b) Port Atlantique La Rochelle (Francia)

Port Atlantique La Rochelle es un puerto ubicado en la costa atlántica de Francia que se encuentra ubicado en el departamento de Charente Maritime. Es el sexto puerto marítimo francés con mayor movimiento de mercancía (más de 8 millones de toneladas) entre cereales, productos para la refinación del petróleo, productos agrícolas y forestales, etc.

Es importante mencionar que se escogió la barrera "BALEAR 323", ya que es la que se utiliza en zonas costeras y portuarias abiertas para evitar daños por derrames de aceites y petróleo. El servicio es cobrado por día.



Cuadro A2.2

Tarifa comparable de Port Atlantique La Rochelle

Servicio	Unidad	Tarifa (USD) ^{1/}
Barrera de Contención BALEAR 323	Día	133,00
Tarifa Comparable		133,00

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Euros, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de EUR 1,00 = USD 1,3202. (Fuente: www.ecb.int, consultado el 25 de julio de 2013).

Fuente: http://www.larochelle.port.fr/media/avenantn1tarifspublics2013__096700300_0942_29012013.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

c) Empresa Nacional de Puertos ENAPU (Perú)

ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que se encuentra bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE). La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República, sean estos marítimos, fluviales o lacustres, así como su construcción en caso de ser autorizada.

Según el Tarifario de ENAPU, el servicio de uso de barreras de contención es utilizado en operaciones de embarque y descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas. Este servicio es ofrecido solo en aquellos terminales de atraque directo, es decir, en los terminales portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo.

En el referido tarifario puede observarse que la contraprestación por el servicio de uso de barreras de contención es de USD 242,00 por nave/días o fracción de día. Sin embargo, si la nave tiene una estadía mayor a las 24 horas (un día) el cobro se hará a razón de USD 10,00 por hora adicional.

Cuadro A2.3

Tarifa comparable de los Terminales Portuarios de Salaverry, General San Martín e Ilo

Servicio	Unidad	USD
Uso de barreras de contención en operaciones de embarque y descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas	Día o fracción de día	242,00
Tarifa Comparable		242,00

Fuente: http://www.enapu.com.pe/spn/tarifario_DESCARGA.asp

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



d) Empresa Portuaria Quetzal (Guatemala)

La Empresa Portuaria Quetzal es la institución responsable de la gestión y administración de Puerto Quetzal, ubicado en el litoral pacífico de Guatemala a 98 kilómetros de la ciudad capital. Su ubicación geográfica le permite prestar servicios principalmente a la Cuenca del Pacífico y Costa Oeste del Continente Americano y, por su cercanía con el Canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo.

El servicio de uso de barreras de contención es denominado "Protección contra derrames" y consiste en colocar la barrera de contención alrededor del buque al cual se le brinda el servicio. Cabe resaltar que los servicios de extracción de desechos, el trasiego de combustible y la extracción de desechos oleosos obligatoriamente incluyen el uso de barreras de contención.

El servicio incluye una lancha, tripulación, combustible y barrera de contención. El costo total del servicio es de USD 250,00.

Cuadro A2.4
Tarifa comparable de la Empresa Portuaria Quetzal

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Protección contra derrames	Servicio	250,00
Tarifa Comparable		250,00

Fuente: <http://www.puerto-quetzal.com/web/guest/tarifa>
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

e) Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port (Emiratos Árabes Unidos)

Port Khalid, KhorFakkan y Hamriyah se encuentran bajo la administración del Departamento de Puertos Marítimos del emirato de Sharjah, el cual es uno de los siete emiratos que integran los Emiratos Árabes Unidos. Sharjah es el único emirato que tiene puertos en las costas tanto del Golfo Pérsico como del Golfo de Omán.

Port Khalid, es un puerto multipropósito ubicado en la ciudad de Sharjah y sirve como puerta de entrada al corazón industrial de los Emiratos. Por otro lado, Port Hamriyah se encuentra situado al norte de Sharjah y se dedica al manejo de carga general y petróleo.

Finalmente, Port KhorFakkan es el tercer puerto que se encuentra bajo la supervisión del Departamento de Puertos Marítimos de Sharjah. Este Terminal Portuario se encuentra ubicado en la costa este de los Emiratos Árabes Unidos y es considerado como uno de los puertos con mayor productividad de la región, lo cual lo convierte en un centro de transbordo ideal.

La tarifa a cobrar por el servicio de barreras de contención es de 1 100 Dirhams por día o fracción, lo que equivale en USD a 299,49.

Cuadro A2.5
Tarifa comparable de Port Khalid, Khor Fakkan y Hamriyah Port

Servicio	Unidad	Tarifa (USD) ^{1/}
Barrera de Contención	Día o fracción	299,49
Tarifa Comparable		299,49



1/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).
Fuente: <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs.Viewer/f76ee586-1aa7-42b1-859f-a850e9be156a/default.aspx>
Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

f) Port Bunker Services (Estados Unidos)

Port Bunker Services es una empresa del sector industrial de combustible. La sede central se encuentra ubicada en la ciudad de Norfolk, Estado de Virginia. Entre los servicios que brinda se encuentran los siguientes: intermediación/trading de IFO²¹, MGO²² y lubricantes, planificación logística de combustible, coordinación de servicio con agentes, proveedores, entre otros.

El servicio de colocación de barreras de contención se encuentra asociado al abastecimiento de combustible de naves dependiendo de la locación de estas. En los puertos de New York, Philadelphia y Delaware City²³, la tarifa fluctúa entre US\$ 300,00 y USD 450,00; mientras que en Baltimore y Norfolk la tarifa asciende a USD 300,00.

Cuadro A2.6
Tarifas comparables de Port Bunker Services, según ciudad

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Barrera de Contención (Baltimore y Norfolk)	Servicio total	300,00
Barrera de Contención (New York) ^{1/}	Servicio total	375,00
Barrera de Contención (Philadelphia y Delaware City) ^{1/}	Servicio total	375,00

1/ La tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.

Fuente: <http://www.portbunkerservices.com/barge-rates/>

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

g) Terminales Portuarios Euroandinos (Perú)

Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) es el concesionario del puerto de Paita que se encuentra localizado en la provincia de Paita a 56 kilómetros de la ciudad de Piura. La ubicación geográfica del puerto determina como zona natural de influencia a las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín.

Según el glosario de TPE, el servicio de barreras de contención consiste en el tendido de la barrera que es utilizada para prevenir el control de un posible derrame de cargas de contaminantes o nocivas.

El servicio es cobrado por día o fracción e incluye la barrera de contención, el tendido de la barrera, y la limpieza y secado simple de la barrera. Es preciso destacar que no está incluida la limpieza de la barrera en caso se presente un derrame.



21

El IFO (Intermediate Fuel Oil) es un combustible marino perteneciente al grupo de los combustibles residuales utilizados por buque tanques en el mercado internacional.

22

Combustible que se obtiene a partir de la destilación atmosférica de crudo.

23

Como se mencionó, la tarifa del servicio fluctúa entre USD 300 y USD 450, por lo que se consideró un promedio simple entre ambos valores.



Cuadro A2.7

Tarifa comparable de Terminales Portuarios Euroandinos

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Servicio de colocación de barrera de contención	Día o fracción de día	350,00
Tarifa Comparable		350,00

Fuente: http://www.puertopaita.com/archivos/notas/458_tarifario%20010113%20web.pdf

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

h) DP World – Ports of Jebel Ali y Port Rashid (Emiratos Árabes Unidos)

Los puertos de Jebel Ali y Rashid se encuentran incluidos en la cartera de más de 65 puertos marítimos del operador portuario DP World.

El puerto de Jebel Ali, además de ser el puerto artificial más grande del mundo, es el que maneja el mayor movimiento de contenedores entre Rotterdam y Singapur. Jebel Ali se encuentra ubicado a 35 kilómetros al Sur oeste de Dubai, en los Emiratos Árabes Unidos de la costa del Golfo Pérsico.

Por su parte, el puerto de Rashid es considerado como el centro de cruceros más grande del Medio Oriente.

El tarifario de DP World para los puertos de Jebel Ali y Rashid hace mención al servicio de “Equipo para el control de contaminación por petróleo”, el cual incluye el despliegue de barrera de contención y es cobrado por día o fracción.



Cuadro A2.8

Tarifa comparable de Ports of Jebel Ali y Port Rashid

Servicio	Unidad	Tarifa (USD) ^{1/}
Equipo para el control de contaminación por petróleo	Día o fracción	364,83
Tarifa Comparable		364,83

1/ La tarifa original se encuentra expresada en Dirhams, para realizar la conversión se tomó en cuenta un tipo de cambio de USD 1,00 = AED 3,6729. (Fuente: www.blomberg.com, consultado el 25 de julio de 2013).

Fuente: <http://iss-shipping.com/Microsites/Document%20Library/DP%20World%20Tariff%202012.pdf>

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

i) Terminal Puerto Rosario (Argentina)

Terminal Puerto Rosario se ubica a orillas del Paraná, al sur de la provincia de Santa Fe y a 300 kilómetros de Buenos Aires. El puerto actúa como nodo fundamental para la entrada y salida del tráfico de cargas ya que, enclavado en el corredor bioceánico, une a Rosario con el Pacífico a través de Córdoba y Cuyo hasta Valparaíso (Chile) y, a través del puente a Victoria, con Brasil.

Según información del terminal portuario recabada vía email²⁴, el servicio de “Barrera de contención de derrames” hace referencia al servicio preventivo anti derrame de aceites e hidrocarburos.

El cobro por el servicio en este terminal es de USD 500,00. Dicho valor es en día y horario hábil, es decir, de lunes a viernes de 6:00 horas a 18:00 horas y sábados de 6:00 horas a 12:00 horas, luego ese valor se incrementa 50% de lunes a viernes de 18:00 horas a 6:00 horas y 100% los sábados después de las 12:00 horas hasta el lunes a las 6:00 horas.

Cuadro A2.9

Tarifa comparable del Terminal Portuario Rosario

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Barrera de contención de derrame	Día o fracción de día	500,00
Tarifa Comparable		500,00

Fuente: <http://www.puertoderosario.com.ar/infraestructura-y-servicios.php?ln=sp>

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



24

Es importante mencionar que el mencionado servicio no se encuentra incluido en el Tarifario del Terminal Portuario, sin embargo se obtuvo información mediante comunicaciones electrónicas.

j) Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. (Perú)

Servicios Energéticos Ambientales S.R.L. (SEA) es una empresa prestadora de servicios de prevención y mitigación de daños por derrames de petróleo y derivados en Perú. Entre los servicios provistos por esta empresa se encuentran la respuesta a derrames de hidrocarburos y derivados en mar e instalaciones portuarias, los peritajes marítimos portuarios, estudios de evaluación de protección marítima portuaria, estudios de seguridad de maniobras de practicaje para instalaciones portuarias y asesorías para la gestión de reclamaciones por pérdidas económicas en derrames de sustancias contaminantes en el mar.

El servicio considerado en el benchmarking es el de despliegue de barreras de contención para prevención de derrames de hidrocarburos en operaciones de transferencia de mercancías peligrosas en terminales portuarios. Dicho servicio incluye una lancha para despliegue de las barreras de contención, cinco especialistas, 250 a 300 metros de barreras de contención de flotación sólida para aguas interiores de 18'' a 24'' y un kit de emergencia. El servicio es cobrado por día o fracción y su tarifa fluctúa entre USD 700,00 y USD 800,00.

Cuadro A2.10

Tarifa comparable de Servicios Energéticos Ambientales S.R.L.

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Despliegue de barreras de contención	Día o fracción	700,00 - 800,00
Tarifa Comparable^{1/}		750,00

1/ Se consideró un promedio simple de los valores entre los que fluctúa la tarifa cobrada por esta empresa.

Fuente: Comunicación electrónica de fecha 06 de mayo de 2013 con el Sr. Oscar Núñez, Director de Servicios Energéticos Ambientales S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.

k) Conciencia Ambiental S.R.L. (Perú)

Conciencia Ambiental es una compañía peruana que se dedica a brindar soluciones integrales ante derrames de hidrocarburos. Entre los servicios provistos por esta empresa se encuentran la respuesta en emergencias, la contención de derrames, la limpieza de costas y el alquiler de equipos.

El servicio considerado en el benchmarking es el servicio de despliegue de barrera de contención para la prevención de derrame de hidrocarburos en el mar, el cual incluye un supervisor y tres técnicos maniobristas. Dicho servicio es cobrado por día o fracción. Asimismo, se consideró conveniente incluir también el costo mínimo del servicio de lancha continuado, servicio complementario al despliegue de barrera de contención.



Cuadro A2.11

Tarifa comparable de Conciencia Ambiental S.R.L.

Servicio	Unidad	Tarifa (USD)
Despliegue de barreras de contención ^{1/}	Día o fracción	980,00
Tarifa Comparable		980,00

1/ Incluye el costo mínimo del servicio de lancha continuado.

Fuente: Cotización COT-013/2013 de fecha 08 de junio de 2013, remitida por el Sr. Eric Stucchi, Gerente General de Conciencia Ambiental S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación de OSITRAN.



ANEXO N° 3

Tarifarios de los puertos, terminales portuarios y empresas incluidos en el *benchmarking*.
Se adjunta CD con la información



Gretelina Castañeda Sánchez

De: Gretelina Castañeda Sánchez
Enviado el: Lunes, 27 de Mayo de 2013 12:01 p.m.
Para: Benjamin De la Torre Lastarria
Asunto: RV: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

-----Mensaje original-----

De: rzuniga@stiport.cl [mailto:rzuniga@stiport.cl] Enviado el: Lunes, 27 de Mayo de 2013 12:03 p.m.
Para: Gretelina Castañeda Sánchez
Asunto: RE: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

Estimada Gretel,


Confirmando que el servicio es por la utilización de la barrera, independiente de la cantidad de paños requeridos.-

atte

Roberto Zúñiga

|----->
| De: |
|----->
>
| Gretelina Castañeda Sánchez <gcastaneda@ositran.gob.pe>
|----->
|----->
| :
|----->
>
| "rzuniga@stiport.cl" <rzuniga@stiport.cl>,
|----->
|----->
| Fecha: |
|----->
>
| 27/05/2013 12:24 p.m.
|----->
|----->
| Asunto: |
|----->
>
| RE: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN
|----->

Hola Roberto,

Me da mucha pena tener que molestarte nuevamente, pero necesito confirmar efectivamente que la tarifa de USD 133.00 es por la utilización de la barrera tipo 126 independientemente del número de paños que esta utilice.

Muchas gracias,

Gretel C.

-----Mensaje original-----

De: rzuniga@stiport.cl [mailto:rzuniga@stiport.cl] Enviado el: Viernes, 24 de Mayo de 2013 04:07 p.m.

Para: Gretelina Castañeda Sánchez

Asunto: RE: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

Hola Gretel,

Cada paño de barrera mide 25 metros.

atte

Roberto Zúñiga

|----->
| De: |
|----->

>-----|

| Gretelina Castañeda Sánchez <gcastaneda@ositran.gob.pe>
|

>-----|

|----->
| Para: |
|----->

>-----|

| "rzuniga@stiport.cl" <rzuniga@stiport.cl>,
|

>-----|

|----->

| Fecha: |
|----->

>-----|

| 24/05/2013 05:02 p.m.

|

>-----|

|----->
| Asunto: |
|----->

>-----|

| RE: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN



>-----|

Buenas tardes Roberto,
Molesto nuevamente tu atención con el propósito me proporcionas la siguiente información:

Longitud de la barrera tipo 126.

Muchas gracias.



Gretel Castañeda.

-----Mensaje original-----

De: rzuniga@stiport.cl [mailto:rzuniga@stiport.cl] Enviado el: Sábado, 13 de Abril de 2013 05:01 p.m.

Para: Gretelina Castañeda Sánchez

Asunto: [SPAM] Re: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

Es por día.

Atentamente

----- Mensaje original -----

De: Gretelina Castañeda Sánchez [gcastaneda@ositran.gob.pe]

Enviado: 13/04/2013 11:16 EST

Para: Roberto Zuniga
Asunto: RE: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

Estimado Roberto, disculpa la molestia nuevamente, una pregunta, la barrera tipo 126 tiene como unidad de cobro la barrera en sí, esto quiere decir que se cobra USD 133.00 por todo el tiempo de utilización de la barrera? Así sea más de un día?

Gracias

-----Mensaje original-----

De: rzuniga@stiport.cl [mailto:rzuniga@stiport.cl] Enviado el: Sábado, 13 de Abril de 2013 10:56 a.m.
Para: Gretelina Castañeda Sánchez
Asunto: [SPAM] Re: BARRERA DE CONTENCIÓN

Hola Gretel,

Consultado con area de prevención de riesgos y medio ambiente, me informan la barrera tipo 126 es para contener grandes derrames, con sistema de flotadore, de polipropileno, normalmente de color naranja, que se arman por paños. La barrera de bahia 15'' es una barrera mas pequeña, mucha mas facil de manipular, normalmente se utiliza para derrames pequeños.-

atte

Roberto Zúñiga

Gretelina
Castañeda Sánchez
<gcastaneda@ositr
an.gob.pe> Para
"rzuniga@stiport.com"
<rzuniga@stiport.com>
13/04/2013 12:38 cc
PM

Asunto
BARRERA DE CONTENCIÓN

Estimado Sr. Zuñiga:

Tal como conversamos hace unos minutos, tengo a bien solicitarle la explicación sobre la diferencia de los dos tipos de barreras de contención que se hacen mención en el tarifario de STI, las cuales son Barrera de Bahía 15? y Barreras tipo 126.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Gretel Castañeda

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico, incluyendo en su caso, los archivos adjuntos al mismo, pueden contener información de carácter confidencial y/o privilegiada, y se envían a la atención única y exclusivamente de la persona y/o entidad a quien va dirigido. La copia, revisión, uso, revelación y/o distribución de dicha información confidencial sin la autorización previa y por escrito de OSITRAN está prohibida. Si usted no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor de contactar al remitente respondiendo al presente correo y eliminar el correo original incluyendo sus archivos, así como cualesquiera copia del mismo. OSITRAN se reserva el derecho de ejercitar las acciones legales que correspondan.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico, incluyendo en su caso, los archivos adjuntos al mismo, pueden contener información de carácter confidencial y/o privilegiada, y se envían a la atención única y exclusivamente de la persona y/o entidad a quien va dirigido. La copia, revisión, uso, revelación y/o distribución de dicha información confidencial sin la autorización previa y por escrito de OSITRAN está prohibida. Si usted no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor de contactar al remitente respondiendo al presente correo y eliminar el correo original incluyendo sus archivos, así como cualesquiera copia del mismo. OSITRAN se reserva el derecho de ejercitar las acciones legales que correspondan.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico, incluyendo en su caso, los archivos adjuntos al mismo, pueden contener información de carácter confidencial y/o privilegiada, y se envían a la atención única y exclusivamente de la persona y/o entidad a quien va dirigido. La copia, revisión, uso, revelación y/o distribución de dicha información confidencial sin la autorización previa y por escrito de OSITRAN está prohibida. Si usted no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor de contactar al remitente respondiendo al presente correo y eliminar el correo original incluyendo sus archivos, así como cualesquiera copia del mismo. OSITRAN se reserva el derecho de ejercitar las acciones legales que correspondan.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico, incluyendo en su caso, los archivos adjuntos al mismo, pueden contener información de carácter confidencial y/o privilegiada, y se envían a la atención única y exclusivamente de la persona y/o entidad a quien va dirigido. La copia, revisión, uso, revelación y/o distribución de dicha información confidencial sin la autorización previa y por escrito de OSITRAN está prohibida. Si usted no es el destinatario a quien se dirige el presente correo, favor de contactar al remitente respondiendo al presente correo y eliminar el correo original

ANEXO N°1

TARIFAS

Estas Tarifas estarán afectas al cobro del Impuesto de Valor Agregado (IVA) según corresponda.

1) SERVICIOS SUJETOS A TARIFA MAXIMA

1.1. SERVICIOS DE USO DE MUELLE

TAR 111	Uso de Muelle a la Nave Full Container	US\$/Metro Eslora Hora	1.72
TAR 111	Uso de Muelle a la Nave Otras Naves	Us\$/Metro Eslora Hora	2.70
TAR 112	Uso de Muelle a la Carga	US\$/Tonelada	0.72
TAR 113	Uso de Muelle a la Carga Líquidos (a)	US\$/Tonelada	1.36
TAR 114	Uso de Muelle a la Nave Líquidos (a)	US\$/Metro Eslora Hora	1.29

1.2. SERVICIOS DE TRANSFERENCIA DE CARGA

TAR 101	Transferencia de Contenedores llenos 20 pies	US\$/Teu	81.00
TAR 102	Transferencia de Contenedores llenos 40 pies	US\$/Teu	60.75
TAR 103	Transferencia de Contenedores vacíos 20 pies	US\$/Teu	81.00
TAR 104	Transferencia de Contenedores vacíos 40 pies	US\$/Teu	60.75
TAR 105	Transferencia de Carga Fraccionada	US\$/Tonelada	17.00
TAR 106	Transferencia de Carga Líquidos (a)	US\$/Tonelada	0.00

2) SERVICIOS ESPECIALES

2.1. SERVICIOS DE TERMINALES

2.1.1. SERVICIOS A CONTENEDORES REFRIGERADOS

TAR 201	Conexión, desconexión y monitoreo de contenedores refrigerados	US\$/Box	35.00
TAR 202	Permanencia de contenedores refrigerados en fuente de poder	US\$/Box - Día	50.00
TAR 203	Pre-Enfriado de contenedores refrigerados	US\$/Box	30.00
TAR 204	Montaje / Desmontaje de Gen Set para Contenedores refrigerados	US\$/Box-Operación	30.00

2.1.2. RECEPCIÓN DE CARGA FUERA DE PLAZO

TAR 211	Recepción de Contenedores fuera del horario establecido	US\$/Box	55.00
TAR 212	Recepción de Carga no containerizada fuera del horario establecido	US\$/Tonelada	10.00

2.1.3. SERVICIOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN

TAR 221	Consolidación o desconsolidación de contenedores de 20'	US\$/Teu	300.00
TAR 222	Consolidación o desconsolidación de contenedores de 40'	US\$/Teu	225.00

2.1.4. ROMANEO

TAR 231	Romaneos de contenedores	US\$/Box	30.00
TAR 232	Romaneos de graneles	US\$/Tonelada	0.30
TAR 233	Romaneos de otras cargas	US\$/Camión	30.00

2.1.5. OTROS SERVICIOS DE TERMINALES

TAR 241	Trabajadores extra	US\$/Hombre/Turno	70.00
TAR 242	Cuidadores de portalón	US\$/Hombre/Turno	70.00
TAR 244	Remanejos ó Selección de contenedores en el Terminal	US\$/Movimiento	45.00
TAE 245	Arriendo de equipo grúa horquilla	Us\$/ Hora	20.00
TAR 246	Aforo o reconocimiento de carga fraccionada	US\$/Tonelada	9.00
TAR 247	Aforo o reconocimiento completo de carga en contenedores	US\$/Teu	130.00
TAR 248	Aforo o reconocimiento parcial de carga en contenedores	US\$/Teu	65.00
TAR 249	Servicio de fumigación	US\$/Box	20.00
TAR 250	Habilitación del terminal (Mínimo 3 horas)	US\$/Hora	110.00
TAR 252	Sellado o resellado de contenedores	US\$/Box	20.00

2.2. SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO

2.2.1. ALMACENAMIENTO

<input type="checkbox"/>	TAR 301	Almacenaje de Carga General de Desembarque depositada en patios	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 302	Almacenaje de Carga General de Embarque depositada en patios	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 305	Almacenaje de Carga Fraccionada de Desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa en patios	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 306	Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque clasificada como de embarque directo o como peligrosa en patios	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 309	Almacenaje de vehículos automotores depositados en sitio descubierto	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 310	50% de la tarifa de Almacenaje de cargas de transbordo para los tipos de carga y operación señaladas en TAR,301,302,305,306,309, TAR,350,351,352,353,360,361,362,363	US\$/Ton.Día US\$/Box Día
<input type="checkbox"/>	TAR 311	Almacenaje de Carga General de Desembarque depositada en sitio cubierto	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 314	Almacenaje de Carga Fraccionada de Desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa en sitio cubierto	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 315	Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque depositada en sitio cubierto	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 316	Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa en sitio cubierto	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 340	Almacenaje de Carga General depositadas en patio no transferida	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 342	Almacenaje de Carga Fraccionada clasificada como de embarque directo o como Peligrosa en patios no transferida	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 344	Almacenaje de Carga Fraccionada depositada en sitio cubierto no transferida	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 345	Almacenaje de Carga Fraccionada clasificada como de retiro directo o como peligrosa en sitio cubierto no transferida	US\$/Ton-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 350	Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 20'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 351	Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 40'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 352	Almacenaje de carga de desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa , en contenedores de 20'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 353	Almacenaje de carga de desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa , en contenedores de 40'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 360	Almacenaje de carga de embarque en contenedores de 20'	US\$Box.Día
<input type="checkbox"/>	TAR 361	Almacenaje de carga de embarque en contenedores de 40'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 362	Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa en contenedores de 20'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 363	Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa En contenedores de 40'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 364	Almacenaje de carga no transferida en contenedores de 20'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 365	Almacenaje de carga no transferida en contenedores de 40'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 366	Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa No transferida , en contenedores de 20'	US\$Box-Día
<input type="checkbox"/>	TAR 367	Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa No transferida , en contenedores de 40'	US\$Box-Día

Días de Almacenaje	TAR 301	TAR 302	TAR 305	TAR 306	TAR 309	TAR 311	TAR 314	TAR 315	TAR 316	TAR 340	TAR 342	TAR 344	TAR 345
	US\$/Ton-Día												
1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.18	2.89	0.89	2.89
2	0.29	0.00	5.74	0.00	14.00	1.73	5.74	0.00	0.00	0.29	5.74	1.73	5.74
3	0.74	0.00	11.50	0.00	19.00	3.03	11.50	0.00	0.00	0.74	11.50	3.03	11.50
4	1.45	1.45	22.95	22.95	24.00	4.31	22.95	4.31	22.95	1.45	22.95	4.31	22.95
5	2.89	2.89	45.93	45.93	29.00	5.18	45.93	5.18	45.93	2.89	45.93	5.18	45.93
6	5.20	5.20	87.10	87.10	34.00	7.58	83.39	7.58	83.39	5.20	87.10	7.58	83.39
7	6.04	6.04	90.15	90.15	39.00	9.00	89.06	9.00	89.06	6.04	90.15	9.00	89.06
8	6.86	6.86	93.41	93.41	44.00	10.49	95.09	10.49	95.09	6.86	93.41	10.49	95.09
9	7.69	7.69	97.11	97.11	49.00	11.95	101.43	11.95	101.43	7.69	97.11	11.95	101.43
10	10.65	10.65	106.39	106.39	54.00	17.24	123.14	17.24	123.14	10.65	106.39	17.24	123.14
11	11.61	11.61	111.85	111.85	59.00	18.68	131.76	18.68	131.76	11.61	111.85	18.68	131.76
12	12.56	12.56	117.30	117.30	64.00	20.13	140.36	20.13	140.36	12.56	117.30	20.13	140.36
13	13.54	13.54	122.69	122.69	69.00	21.53	148.98	21.53	148.98	13.54	122.69	21.53	148.98
14	14.46	14.46	127.99	127.99	74.00	22.95	157.58	22.95	157.58	14.46	127.99	22.95	157.58
15	15.40	15.40	133.26	133.26	79.00	24.41	166.20	24.41	166.20	15.40	133.26	24.41	166.20
16	16.30	16.30	138.55	138.55	84.00	25.84	174.78	25.84	174.78	16.30	138.55	25.84	174.78
17	17.24	17.24	143.74	143.74	89.00	27.26	183.40	27.26	183.40	17.24	143.74	27.26	183.40
18	18.14	18.14	148.91	148.91	94.00	28.71	192.00	28.71	192.00	18.14	148.91	28.71	192.00
19	19.01	19.01	154.05	154.05	99.00	30.15	200.63	30.15	200.63	19.01	154.05	30.15	200.63
20	19.94	19.94	159.19	159.19	104.00	31.58	209.21	31.58	209.21	19.94	159.19	31.58	209.21
21	20.80	20.80	164.25	164.25	109.00	33.03	217.84	33.03	217.84	20.80	164.25	33.03	217.84
22	21.68	21.68	169.34	169.34	114.00	34.45	226.45	34.45	226.45	21.68	169.34	34.45	226.45
23	22.53	22.53	174.40	174.40	119.00	35.89	235.08	35.89	235.08	22.53	174.40	35.89	235.08
24	23.43	23.43	179.43	179.43	124.00	37.34	243.66	37.34	243.66	23.43	179.43	37.34	243.66
25	24.26	24.26	184.41	184.41	129.00	38.76	252.29	38.76	252.29	24.26	184.41	38.76	252.29
26	25.15	25.15	189.38	189.38	134.00	40.19	260.89	40.19	260.89	25.15	189.38	40.19	260.89
27	25.99	25.99	194.35	194.35	139.00	41.65	269.51	41.65	269.51	25.99	194.35	41.65	269.51
28	26.84	26.84	199.28	199.28	144.00	43.08	278.10	43.08	278.10	26.84	199.28	43.08	278.10
29	27.68	27.68	204.19	204.19	149.00	44.50	286.73	44.50	286.73	27.68	204.19	44.50	286.73
30	28.53	28.53	209.13	209.13	154.00	45.93	295.34	45.93	295.34	28.53	209.13	45.93	295.34
31	29.10	29.10	212.18	212.18	159.00	47.39	303.96	47.39	303.96	29.10	212.18	47.39	303.96
32	29.70	29.70	215.24	215.24	164.00	48.81	312.55	48.81	312.55	29.70	215.24	48.81	312.55
33	30.25	30.25	218.20	218.20	169.00	50.24	321.18	50.24	321.18	30.25	218.20	50.24	321.18
34	30.85	30.85	221.14	221.14	174.00	51.68	329.78	51.68	329.78	30.85	221.14	51.68	329.78
35	31.38	31.38	224.05	224.05	179.00	53.13	338.40	53.13	338.40	31.38	224.05	53.13	338.40
36	31.94	31.94	226.90	226.90	184.00	54.53	346.98	54.53	346.98	31.94	226.90	54.53	346.98
37	32.44	32.44	229.75	229.75	189.00	55.98	355.60	55.98	355.60	32.44	229.75	55.98	355.60
38	32.96	32.96	232.53	232.53	194.00	57.40	364.20	57.40	364.20	32.96	232.53	57.40	364.20
39	33.49	33.49	235.28	235.28	199.00	58.84	372.83	58.84	372.83	33.49	235.28	58.84	372.83
40	34.01	34.01	238.01	238.01	204.00	60.29	381.41	60.29	381.41	34.01	238.01	60.29	381.41
41	34.50	34.50	240.71	240.71	209.00	61.71	390.04	61.71	390.04	34.50	240.71	61.71	390.04
42	35.01	35.01	243.38	243.38	214.00	63.14	398.65	63.14	398.65	35.01	243.38	63.14	398.65
43	35.51	35.51	246.03	246.03	219.00	64.60	407.28	64.60	407.28	35.51	246.03	64.60	407.28
44	36.00	36.00	248.61	248.61	224.00	66.03	415.86	66.03	415.86	36.00	248.61	66.03	415.86
45	36.48	36.48	251.21	251.21	229.00	67.45	424.49	67.45	424.49	36.48	251.21	67.45	424.49
46	36.94	36.94	253.80	253.80	234.00	68.89	433.09	68.89	433.09	36.94	253.80	68.89	433.09
47	37.41	37.41	256.34	256.34	239.00	70.34	441.71	70.34	441.71	37.41	256.34	70.34	441.71
48	37.90	37.90	258.85	258.85	244.00	71.76	450.30	71.76	450.30	37.90	258.85	71.76	450.30
49	38.35	38.35	261.34	261.34	249.00	73.20	458.93	73.20	458.93	38.35	261.34	73.20	458.93
50	38.81	38.81	263.81	263.81	254.00	74.63	467.54	74.63	467.54	38.81	263.81	74.63	467.54
51	39.25	39.25	266.29	266.29	259.00	76.08	476.16	76.08	476.16	39.25	266.29	76.08	476.16
52	39.71	39.71	268.71	268.71	264.00	77.51	484.75	77.51	484.75	39.71	268.71	77.51	484.75
53	40.16	40.16	271.16	271.16	269.00	78.94	493.38	78.94	493.38	40.16	271.16	78.94	493.38
54	40.60	40.60	273.55	273.55	274.00	80.36	501.98	80.36	501.98	40.60	273.55	80.36	501.98
55	41.03	41.03	275.95	275.95	279.00	81.83	510.60	81.83	510.60	41.03	275.95	81.83	510.60
56	41.46	41.46	278.31	278.31	284.00	83.25	519.18	83.25	519.18	41.46	278.31	83.25	519.18
57	41.89	41.89	280.68	280.68	289.00	84.68	527.80	84.68	527.80	41.89	280.68	84.68	527.80
58	42.33	42.33	283.00	283.00	294.00	86.13	536.40	86.13	536.40	42.33	283.00	86.13	536.40
59	42.71	42.71	285.33	285.33	299.00	87.56	545.03	87.56	545.03	42.71	285.33	87.56	545.03
60	43.15	43.15	287.66	287.66	304.00	88.98	553.61	88.98	553.61	43.15	287.66	88.98	553.61
61	43.58	43.58	289.95	289.95	309.00	90.41	562.24	90.41	562.24	43.58	289.95	90.41	562.24
62	43.98	43.98	292.23	292.23	314.00	91.84	570.85	91.84	570.85	43.98	292.23	91.84	570.85
63	44.40	44.40	294.49	294.49	319.00	93.29	579.48	93.29	579.48	44.40	294.49	93.29	579.48
64	44.81	44.81	296.76	296.76	324.00	94.73	588.06	94.73	588.06	44.81	296.76	94.73	588.06
65	45.19	45.19	299.01	299.01	329.00	96.15	596.69	96.15	596.69	45.19	299.01	96.15	596.69
66	45.60	45.60	301.26	301.26	334.00	97.58	605.29	97.58	605.29	45.60	301.26	97.58	605.29
67	46.00	46.00	303.48	303.48	339.00	99.04	613.91	99.04	613.91	46.00	303.48	99.04	613.91
68	46.41	46.41	305.69	305.69	344.00	100.46	622.50	100.46	622.50	46.41	305.69	100.46	622.50
69	46.80	46.80	307.90	307.90	349.00	101.89	631.13	101.89	631.13	46.80	307.90	101.89	631.13
70	47.20	47.20	310.11	310.11	354.00	103.31	639.74	103.31	639.74	47.20	310.11	103.31	639.74
71	47.61	47.61	312.25	312.25	359.00	104.78	648.36	104.78	648.36	47.61	312.25	104.78	648.36
72	47.96	47.96	314.46	314.46	364.00	106.20	656.95	106.20	656.95	47.96	314.46	106.20	656.95
73	48.38	48.38	316.61	316.61	369.00	107.63	665.58	107.63	665.58	48.38	316.61	107.63	665.58
74	48.74	48.74	318.78	318.78	374.00	109.08	674.18	109.08	674.18	48.74	318.78	109.08	674.18
75	49.13	49.13	320.93	320.93	379.00	110.51	682.80	110.51	682.80	49.13	320.93	110.51	682.80
76	49.50	49.50	323.06	323.06	384.00	111.94	691.38	111.94	691.38	49.50	323.06	111.94	691.38
77	49.90	49.90	325.19	325.19	389.00	113.39	700.00	113.39	700.00	49.90	325.19	113.39	700.00
78	50.28	50.28	327.33	327.33	394.00	114.81	708.60	114.81	708.60	50.28	327.33	114.81	708.60
79	50.65	50.65	329.43	329.43	399.00	116.25	717.21	116.25	717.21	50.65	329.43	116.25	717.21
80	51.00	51.00	331.56	331.56	404.00	117.70	725.81	117.70	725.81	51.00	331.56	117.70	725.81
81	51.40	51.40	333.66	333.66	409.00	119.13	734.44	119.13	734.44	51.40	333.66	119.13	734.44
82	51.75	51.75	335.74	335.74	4								

Días de Almacenaje	TAR 350	TAR 351	TAR 352	TAR 353	TAR 360	TAR 361	TAR 362	TAR 363	TAR 364	TAR 365	TAR 366	TAR 367
	US\$/Box-Día											
1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	48	55
2	0	0	95	114	0	0	0	0	23	26	95	114
3	100	116	194	223	0	0	0	0	100	116	194	223
4	168	198	379	449	168	198	379	449	168	198	379	449
5	300	407	748	891	300	407	748	891	300	407	748	891
6	390	520	1,444	1,691	390	520	1,444	1,691	390	520	1,444	1,691
7	486	662	1,501	1,789	486	662	1,501	1,789	486	662	1,501	1,789
8	563	748	1,566	1,893	563	748	1,566	1,893	563	748	1,566	1,893
9	630	763	1,625	1,966	630	763	1,625	1,966	630	763	1,625	1,966
10	639	776	1,775	2,150	639	776	1,775	2,150	639	776	1,775	2,150
11	654	789	1,868	2,263	654	789	1,868	2,263	654	789	1,868	2,263
12	664	804	1,954	2,369	664	804	1,954	2,369	664	804	1,954	2,369
13	675	819	2,041	2,474	675	819	2,041	2,474	675	819	2,041	2,474
14	686	833	2,126	2,580	686	833	2,126	2,580	686	833	2,126	2,580
15	698	845	2,213	2,683	698	845	2,213	2,683	698	845	2,213	2,683
16	706	863	2,295	2,788	706	863	2,295	2,788	706	863	2,295	2,788
17	723	879	2,379	2,889	723	879	2,379	2,889	723	879	2,379	2,889
18	730	891	2,463	2,993	730	891	2,463	2,993	730	891	2,463	2,993
19	744	904	2,543	3,093	744	904	2,543	3,093	744	904	2,543	3,093
20	754	920	2,625	3,195	754	920	2,625	3,195	754	920	2,625	3,195
21	768	931	2,704	3,294	768	931	2,704	3,294	768	931	2,704	3,294
22	779	949	2,786	3,395	779	949	2,786	3,395	779	949	2,786	3,395
23	789	963	2,868	3,491	789	963	2,868	3,491	789	963	2,868	3,491
24	800	975	2,945	3,591	800	975	2,945	3,591	800	975	2,945	3,591
25	813	993	3,025	3,691	813	993	3,025	3,691	813	993	3,025	3,691
26	824	1,005	3,105	3,788	824	1,005	3,105	3,788	824	1,005	3,105	3,788
27	838	1,019	3,181	3,883	838	1,019	3,181	3,883	838	1,019	3,181	3,883
28	845	1,033	3,261	3,976	845	1,033	3,261	3,976	845	1,033	3,261	3,976
29	860	1,049	3,339	4,076	860	1,049	3,339	4,076	860	1,049	3,339	4,076
30	869	1,066	3,419	4,170	869	1,066	3,419	4,170	869	1,066	3,419	4,170
31	881	1,075	3,494	4,268	881	1,075	3,494	4,268	881	1,075	3,494	4,268
32	893	1,091	3,569	4,363	893	1,091	3,569	4,363	893	1,091	3,569	4,363
33	904	1,106	3,648	4,460	904	1,106	3,648	4,460	904	1,106	3,648	4,460
34	916	1,119	3,724	4,554	916	1,119	3,724	4,554	916	1,119	3,724	4,554
35	926	1,133	3,798	4,644	926	1,133	3,798	4,644	926	1,133	3,798	4,644
36	939	1,150	3,874	4,741	939	1,150	3,874	4,741	939	1,150	3,874	4,741
37	950	1,163	3,950	4,835	950	1,163	3,950	4,835	950	1,163	3,950	4,835
38	963	1,179	4,024	4,925	963	1,179	4,024	4,925	963	1,179	4,024	4,925
39	974	1,193	4,100	5,018	974	1,193	4,100	5,018	974	1,193	4,100	5,018
40	983	1,204	4,174	5,113	983	1,204	4,174	5,113	983	1,204	4,174	5,113
41	995	1,220	4,249	5,210	995	1,220	4,249	5,210	995	1,220	4,249	5,210
42	1,006	1,238	4,325	5,299	1,006	1,238	4,325	5,299	1,006	1,238	4,325	5,299
43	1,019	1,249	4,399	5,391	1,019	1,249	4,399	5,391	1,019	1,249	4,399	5,391
44	1,030	1,264	4,474	5,485	1,030	1,264	4,474	5,485	1,030	1,264	4,474	5,485
45	1,043	1,276	4,545	5,575	1,043	1,276	4,545	5,575	1,043	1,276	4,545	5,575
46	1,051	1,294	4,623	5,669	1,051	1,294	4,623	5,669	1,051	1,294	4,623	5,669
47	1,068	1,305	4,698	5,760	1,068	1,305	4,698	5,760	1,068	1,305	4,698	5,760
48	1,075	1,320	4,769	5,850	1,075	1,320	4,769	5,850	1,075	1,320	4,769	5,850
49	1,089	1,338	4,845	5,943	1,089	1,338	4,845	5,943	1,089	1,338	4,845	5,943
50	1,098	1,351	4,916	6,036	1,098	1,351	4,916	6,036	1,098	1,351	4,916	6,036
51	1,113	1,363	4,991	6,124	1,113	1,363	4,991	6,124	1,113	1,363	4,991	6,124
52	1,125	1,379	5,064	6,216	1,125	1,379	5,064	6,216	1,125	1,379	5,064	6,216
53	1,133	1,394	5,136	6,308	1,133	1,394	5,136	6,308	1,133	1,394	5,136	6,308
54	1,148	1,406	5,213	6,398	1,148	1,406	5,213	6,398	1,148	1,406	5,213	6,398
55	1,155	1,423	5,285	6,489	1,155	1,423	5,285	6,489	1,155	1,423	5,285	6,489
56	1,170	1,436	5,356	6,580	1,170	1,436	5,356	6,580	1,170	1,436	5,356	6,580
57	1,180	1,450	5,429	6,669	1,180	1,450	5,429	6,669	1,180	1,450	5,429	6,669
58	1,193	1,466	5,500	6,761	1,193	1,466	5,500	6,761	1,193	1,466	5,500	6,761
59	1,201	1,479	5,573	6,851	1,201	1,479	5,573	6,851	1,201	1,479	5,573	6,851
60	1,216	1,493	5,645	6,941	1,216	1,493	5,645	6,941	1,216	1,493	5,645	6,941
61	1,225	1,506	5,718	7,031	1,225	1,506	5,718	7,031	1,225	1,506	5,718	7,031
62	1,239	1,523	5,791	7,119	1,239	1,523	5,791	7,119	1,239	1,523	5,791	7,119
63	1,249	1,538	5,861	7,211	1,249	1,538	5,861	7,211	1,249	1,538	5,861	7,211
64	1,263	1,549	5,936	7,301	1,263	1,549	5,936	7,301	1,263	1,549	5,936	7,301
65	1,273	1,566	6,008	7,389	1,273	1,566	6,008	7,389	1,273	1,566	6,008	7,389
66	1,283	1,581	6,081	7,481	1,283	1,581	6,081	7,481	1,283	1,581	6,081	7,481
67	1,295	1,593	6,151	7,569	1,295	1,593	6,151	7,569	1,295	1,593	6,151	7,569
68	1,305	1,606	6,224	7,660	1,305	1,606	6,224	7,660	1,305	1,606	6,224	7,660
69	1,319	1,624	6,293	7,751	1,319	1,624	6,293	7,751	1,319	1,624	6,293	7,751
70	1,329	1,638	6,368	7,839	1,329	1,638	6,368	7,839	1,329	1,638	6,368	7,839
71	1,341	1,650	6,439	7,925	1,341	1,650	6,439	7,925	1,341	1,650	6,439	7,925
72	1,354	1,666	6,513	8,016	1,354	1,666	6,513	8,016	1,354	1,666	6,513	8,016
73	1,363	1,679	6,581	8,106	1,363	1,679	6,581	8,106	1,363	1,679	6,581	8,106
74	1,376	1,695	6,655	8,194	1,376	1,695	6,655	8,194	1,376	1,695	6,655	8,194
75	1,386	1,706	6,729	8,285	1,386	1,706	6,729	8,285	1,386	1,706	6,729	8,285
76	1,399	1,724	6,798	8,374	1,399	1,724	6,798	8,374	1,399	1,724	6,798	8,374
77	1,410	1,738	6,869	8,463	1,410	1,738	6,869	8,463	1,410	1,738	6,869	8,463
78	1,423	1,751	6,938	8,551	1,423	1,751	6,938	8,551	1,423	1,751	6,938	8,551
79	1,431	1,766	7,011	8,641	1,431	1,766	7,011	8,641	1,431	1,766	7,011	8,641
80	1,444	1,779	7,080	8,729	1,444	1,779	7,080	8,729	1,444	1,779	7,080	8,729
81	1,455	1,794	7,154	8,819	1,455	1,794	7,154	8,819	1,455	1,794	7,154	8,819
82	1,469	1,811	7,226	8,908	1,469	1,811	7,226	8,908	1,469	1,811	7,226	8,908
83	1,479	1,820	7,295	8,993	1,479	1,820	7,295	8,993	1,479	1,820	7,295	8,993
84	1,491	1,838	7,366	9,083	1,491	1,838	7,366	9,083	1,491	1,838	7,366	9,083
85	1,500	1,854	7,438	9,173	1,500	1,854	7,438	9,173	1,500	1,854	7,438	9,173
86	1,513	1,868	7,508	9,261	1,513	1,868	7,508	9,261	1,513	1,868	7,508	9,261
87	1,525	1,879	7,581	9,349	1,525	1,879	7,581	9,349	1,525	1,879	7,581	9,349
88	1,538	1,895	7,650	9,438	1,538	1,895	7,650	9,438	1,538	1,895	7,650	9,438
89	1,548	1,911	7,719	9,526	1,548	1,911	7,719	9,526	1,548	1,911	7,719	9,526
90	1,558	1,924	7,791	9,613	1,558	1,924	7,791	9,613	1,558	1,924	7,791	9,613

2.2.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS AL ALMACENAMIENTO

ENTREGA DE ESPACIOS PARA ACOPIO

<input type="checkbox"/>	TAR 320	Acopio de Carga General	US\$/m2-día	0.40
<input type="checkbox"/>	TAR 321	Acopio de Contenedores	US\$/m2-día	0.30
<input type="checkbox"/>	TAR 330	Acopio Continuo de Contenedores	US\$/m2-día	0.25

RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CARGAS EN ALMACÉN

<input type="checkbox"/>	TAR 401	Recepción de carga general fraccionada	US\$/Tonelada	4.50
<input type="checkbox"/>	TAR 402	Despacho de carga general fraccionada	US\$/Tonelada	4.50
<input type="checkbox"/>	TAR 403	Recepción de contenedores	US\$/Box	35.00
<input type="checkbox"/>	TAR 404	Despacho de contenedores	US\$/Box	40.00

ROMANEO

<input type="checkbox"/>	TAR 411	Pesaje unitario de bultos	US\$/Tonelada	8.00
<input type="checkbox"/>	TAR 412	Romaneos de contenedores	US\$/Box	30.00

OTROS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS AL ALMACENAMIENTO

<input type="checkbox"/>	TAR 421	Copia de documento de recepción de carga	US\$/Unidad	3.00
<input type="checkbox"/>	TAR 422	Inventario de automóviles	US\$/Unidad	6.00

2.3. OTROS SERVICIOS ESPECIALES

<input type="checkbox"/>	TAR 121	Reestibas vía nave de contenedores de 20 pies	US\$/Teu	77.56
<input type="checkbox"/>	TAR 122	Reestibas vía nave de contenedores de 40 pies	US\$/Teu	40.25
<input type="checkbox"/>	TAR 123	Reestibas vía muelle de contenedores de 20 pies	US\$/Teu	139.90
<input type="checkbox"/>	TAR 124	Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies	US\$/Teu	78.20
<input type="checkbox"/>	TAR 130	Reestibas vía nave de carga general	US\$/Tonelada	6.90
<input type="checkbox"/>	TAR 131	Reestibas vía muelle de carga general	US\$/Tonelada	13.80
<input type="checkbox"/>	TAR 423	Separación o reparación de carga	US\$/Tonelada	2.50
<input type="checkbox"/>	TAR 126	Trabajadores extras por labores no incluidas en la transferencia	US\$/Hombre/Turno	150.00
<input type="checkbox"/>	TAR 127	Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en la nave	US\$/Hora-Cuadrilla	230.00
<input type="checkbox"/>	TAR 243	Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en el Terminal	US\$/Hora-Cuadrilla	230.00

❑	TAR 128	Fumigación de cubiertas	US\$/Nave	170.00
❑	TAR 129	Tránsito Ciclo Completo	US\$/Contenedor	179.00
❑	TAR 253	Puesta en funcionamiento de vehículos en mal estado	US\$/Vehículo	30.00
❑	TAR 254	Suministro de combustible a vehículos	US\$/litro	Costo + 10%
❑	TAR 255	Remolque de vehículo	US\$/Vehículo	55.00
❑	TAR 256	Cambio de neumáticos en mal estado	US\$/Neumático	5.00
❑	TAR 501	Reamarra de naves	US\$/Faena	350.00
❑	TAR 502	Uso de grúa de muelle para actividades ajenas a la Transferencia normal de carga	US\$/Hora	700.00
❑	TAR 503	Suministro de agua	US\$/M3	3.00
❑	TAR 504	Permanencia de vehículos de carga	US\$/Hora	100.00
❑	TAR 505	Certificación y Legalización de documentos	US\$/Unidad	2.50
❑	TAR 506	Permiso provisorio de ingreso de vehículos	US\$/Unidad/Día	3.50
❑	TAR 507	Tasa de embarque de pasajeros	US\$/pasajero	25.00
❑	TAR 508	Servicios de terminal intermodal	US\$/Box	25.00
❑	TAR 601	Recepción de cobre en zona de almacenamiento	US\$/Tonelada	1.80
❑	TAR 602	Carguío de cobre en zona de almacenamiento y porteo al gancho	US\$/Tonelada	2.20
❑	TAR 603	Transferencia de cobre	US\$/Tonelada	3.40
❑	TAR 604	Area de acopio para cobre	US\$/Tonela/Mes	1.40
❑	TAR 700	Planificación e ingeniería de cargas de proyecto	US\$/Operación	12.000
❑	TAR 701	Traspaleteo	US\$/Camión o cntr	17.00
❑	TAR 702	Desencarpado de camiones	US\$/ Camión	15.00
❑	TAR 703	Reparación de Embalajes por Bulto por tonelada	US\$/ Tonelada	7.00
❑	TAR 704	Reparación de Embalajes por bulto por Unidad	US\$/ Unidad	12.00
❑	TAR 705	Re.enzunchado de Pallets	US\$/ Pallets	11.00
❑	TAR 706	Separación de vehículos en el muelle	US\$/ Tonelada	1.50
❑	TAR 800	Inspección Especial al ingreso y/o salida de area almacenaje para Contenedores de 20' y/o 40'	US\$/ Contenedor 40'	100.00
			US\$/ Contenedor 20'	100.00
❑	TAR 802	Almacenaje de contenedores vacíos en depósitos	US\$/ TEU/ Día	0.30
❑	TAR 803	Manipuleo para inspecciones de contenedores	US\$/ Contenedor	35.00
❑	TAR 804	Habilitación del depósito para contenedores vacíos	US\$/ Hora (min 3 Hrs)	110.0
❑	TAR 805	Hora Hombre (HH) reparación estructural	US\$/ Hora-Hombre	16.00
❑	TAR 806	Hora Hombre (HH) reparación Unidad Refrigerados	US\$/ Hora-Hombre	20.00
❑	TAR 808	Limpieza de contenedores	US\$/ TEU	25.00
❑	TAR 809	Servicio de pre-chequeo al viaje de contenedores refrigerados	US\$/ Contenedor	55.00
❑	TAR 509	Copia del Manual de servicios	US\$/ Unidad	25.00
❑	TAR 810	Servicio de área de acopio equipos de oficina	US\$/ Metro Cuadrado	1.00
❑	TAR 811	Servicio de coordinación (Servicio Integral)	US\$/ Tonelada	60.00
❑	TAR 812	Instalación de etiquetas IMO en contenedor	US\$/ Contenedor	45.00
❑	TAR 813	Uso de Infraestructura y disponibilidad de equipos de emergencia a camiones que abastezcan combustible	US\$/ Por camión	25.00
❑	TAR 814	Uso de personal y equipos de emergencia en caso de derrame sucedido a naves atracadas en el Terminal Molo Sur		
		Barrera de Bahía 15''	US\$ / Mtro /día	10.00
		Rollo Tipo de 45 mts	US\$ / Rollo	133
		Sistemas de Comunicaciones	US\$ / Día	300.00
		Barreras tipo 126	US\$ / Barrera	133.00
		Hojas tipo 45 x 45	US\$ / Hoja	1.00
		Contenedor de 20'	US\$ / Contenedor / día	41.00
		Contenedor de 40'	US\$ / Contenedor / día	26.00
		Bote tipo Zodiac	US\$ / Hora	50.00

	Aplicadores de dispersante	Us\$ / Litro	200.00
	Hidrolavadora	Us\$ / Día	500.00
	Rollo cinta Oleofilica de 97 cm	Us\$ / Rollo	1200.00
	Barrera para absorber	Us\$ / Barrera	600.00
	Toallas Oleofilicas 45 x 45	Us\$ / Hoja	6.00
	Camioneta	Us\$ / 100 Km	400.00
	Camión	Us\$ / 100 Km	500.00
<input type="checkbox"/>	TAR 815	Uso de personal y equipos de emergencia en caso de siniestro sucedido a contenedores con carga Peligrosa	
		US\$ / Contenedor 20'	3500.00
		US\$ / Contenedor 40'	5000.00
<input type="checkbox"/>	TAR 820	Servicio de Terminal Intermodal para carga Fraccionada	US\$ / Tonelada 4.00
<input type="checkbox"/>	TAR 821	Permiso de Acceso Persona	US\$ / Permiso 8.00
<input type="checkbox"/>	TAR 822	Credencial de Permiso de Acceso Adicional	US\$ / Permiso 8.00
<input type="checkbox"/>	TAR 823	Provisión de infraestructura preferente de atraque Habilitada para cargas estratégicas de embarque regular que cuenten con capacidad limitada de almacenamiento en puerto	US\$ / Tonelada 3.00
<input type="checkbox"/>	TAR 824	Aforo o inspección visual de carga en contenedores	US\$ / Contenedor 20.00
<input type="checkbox"/>	TAR 825	Aforo o reconocimiento de contenedores con desechos industriales (a granel o no palletizado)	US\$ / TEU 1000.00
<input type="checkbox"/>	TAR 826	Provisión de infraestructura de atraque para naves que no realizarán transferencia de carga	US\$ / Evento 10000.00
<input type="checkbox"/>	TAR 827	Área para inyección de gases a contenedores refrigerados	US\$ / Contenedor 20.00
<input type="checkbox"/>	TAR 828	Instalación de sellos de ventilación a contenedores refrigerados	US\$ / Contenedor 25.00

ANEXO 2

VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA MINIMAS Y PROMEDIOS

De acuerdo al Contrato de Concesión, STI S.A. debe cumplir con las siguientes Velocidades de Transferencia Mínimas y Promedios considerando como Etapa I, el período transcurrido entre el mes 1 y el mes 18 contados desde la fecha de entrega de la concesión (1° de Enero del 2.000) y como Etapa II, el período que se inicia una vez transcurridos los 18 meses contados desde la fecha de entrega de la concesión.

Velocidades de Transferencia Mínimas por Nave

CUADRO 1

TIPO NAVE/CARGA	ETAPA I	ETAPA II	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACIONES
(1) ¹ Full Contenedor Carga Container	20	23	Contenedor/ Hora Nave	Rendimiento a la Nave con uso al menos 1 Grúa Muelle tipo Gantry o Grúa Móvil.
(1)Full Contenedor Carga Contenedor con - de 300 cajas	10	12	Contenedor/ Hora Nave	Rendimiento a la Nave con uso sólo de Grúas de la Nave.
(1) Full Contenedor Carga Contenedor con 300 o + cajas	16	18	Contenedor/ Hora Nave	Rendimiento a la Nave y con uso sólo de Grúas de la Nave.
Otras (2) ² Naves Carga Contenedor	10	12	Contenedor/ Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves	80	80	Tonelada /Hora	Rendimiento a Bodega

¹ (1) Nave Contenedor Full es aquella en que el 90% de la carga total se encuentra en contenedores

² Otras Naves (2) es cualquier nave que NO sea Nave Full Contenedor ni Nave Full Carga Chips.

Vehículos				Dominante
Otras (2) Naves Papel	100	100	Tonelada /Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Cobre	70	70	Tonelada /Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Ánodos	120	120	Tonelada /Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Otras Cargas	50	50	Tonelada /Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Nave (3) ³ Full Carga Chips- Carga Chips Eucaliptos	200	200	Tonelada /Hora Nave	Rendimiento se aplica a la Nave.

Los estándares a cumplir por el Concesionario se van incrementando, considerando los siguientes períodos:

Velocidades de Transferencia Promedio

CUADRO 2

PERIODO	TRIMESTRE
Inicial	4 a 9
Definitivo	10 en adelante

CUADRO 3

TIPO NAVE/CARGA	PERIODO INICIAL	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACIONES
(1) Full Contenedor Carga Contenedor	25	Contenedor/Hora Nave	Rendimiento Nave con uso al menos 1 Grúa Muelle tipo Gantry o grúa móvil.
(1) Full Contenedor con -300 cajas Carga Contenedor	14	Contenedor/Hora Nave	Rendimiento a la Nave con uso sólo grúas Nave.
(1) Full Contenedor con 300 o + cajas	23	Contenedor/Hora Nave	Rendimiento a la Nave con uso sólo Grúas de la Nave.

³Nave Full Carga Chips: se define como aquella nave que transfiere mas de un 90% de carga tipo Eucaliptus

Carga Contenedor			
------------------	--	--	--

CUADRO 4

TIPO NAVE/CARGA	PERIODO INICIAL	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACIONES
(1) Full Contenedor Carga Contenedor	35	Contenedor/Hora a Nave	Rendimiento a la Nave con cualquier combinación de grúas que se utilice.

CUADRO 5

TIPO NAVE/CARGA	PERIODO INICIAL	PERIODO DEFINITIVO	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACION
Otras (2) Naves Carga Contenedor	12	14	Contenedor/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Vehículos	85	85	Tonelada/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Papel	110	110	Tonelada/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Cobre	77	77	Tonelada/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Ánodos	130	130	Tonelada/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante
Otras (2) Naves Otras Cargas	55	55	Tonelada/Hora	Rendimiento a Bodega Dominante

CUADRO 6

TIPO NAVE/CARGA	PERIODO INICIAL	PERIODO DEFINITIVO	UNIDAD MEDIDA	OBSERVACION

(3) Full Carga Chips Carga Eucaliptos	280	280	Tonelada/ Hora Nave	Rendimiento se aplica a la Nave
--	-----	-----	------------------------	------------------------------------

ANEXO 3 NORMAS DE INGRESO AL TERMINAL

1.1. REGLAMENTO GENERAL DE CONTROL, ORDEN Y SEGURIDAD

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

- ❑ TODA PERSONA Y/O VEHICULO QUE INGRESE AL TERMINAL, DEBERA PORTAR SU TARJETA IDENTIFICATORIA QUE LO AUTORIZA A ACCEDER EN FORMA PERMANENTE O, EN SU DEFECTO, EL PERMISO PROVISORIO CORRESPONDIENTE.
- ❑ TODA PERSONA DEBERA ESTAR DISPUESTA A QUE EL PERSONAL DE SEGURIDAD EN LOS ACCESOS DEL TERMINAL SOLICITEN SU CEDULA DE IDENTIDAD PARA CHEQUEAR QUE CORRESPONDA A LA TARJETA IDENTIFICATORIA O PERMISO PROVISORIO.
- ❑ LA TARJETA IDENTIFICATORIA ES INTRANSFRERIBLE Y NO PODRA FACILITARSE A OTRA PERSONA QUE NO SEA LA QUE SE IDENTIFICA EN ELLA.
- ❑ CUALQUIER PERSONA QUE EXTRAVIE SU TARJETA IDENTIFICATORIA PERSONAL O DE ALGUN VEHICULO EMPRESA, DEBERÁ INFORMAR DE INMEDIATO EL HECHO A STI. EVALUÁNDOSE POSTERIORMENTE SI SE EXTENDERA UNA NUEVA.
- ❑ TODA PERSONA QUE INGRESE AL TERMINAL DEBERA RESPETAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIGENTES, DEBIENDO PORTAR CASCO Y ZAPATOS DE SEGURIDAD SI FUERA NECESARIO, SOBRETODOS EN LAS AREAS DE OPERACIÓN DE CARGA Y DESCARGA.

- ❑ PARA ESTOS EFECTOS, EN LOS PUNTOS DE ACCESO STI S.A., MANTENDRA CASCOS Y CHALECOS REFLECTANTES QUE ENTREGARA A LOS USUARIOS/VISITAS PARA SER USADOS MIENTRAS PERMANEZCAN EN EL TERMINAL.
- ❑ TAMBIEN SE ESTABLECERAN AREAS DE ESTACIONAMIENTO PARA LOS VEHICULOS DE VISITAS/USUARIOS QUE ACCEDAN AL TERMINAL, DEBIENDO ESTOS ESTACIONARSE EN LOS LUGARES QUE SE LES INDIQUE.
- ❑ EN LAS AREAS DEL DELANTAL DEL MUELLE, QUE SON LAS MÁS RIESGOSAS POR ESTAR SIEMPRE EN OPERACIÓN DE CARGA/DESCARGA, SE ESTABLECERAN ZONAS DE PASOS DE PEATONES PARA QUE LOS USUARIOS SE DESPLACEN POR ELLAS Y SALVO RARAS EXCEPCIONES QUEDARA PROHIBIDO EL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS PARTICULARES AJENOS A LA OPERACIÓN DE CARGA/DESCARGA.
- ❑ LOS VEHICULOS DEBERÁN CIRCULAR CON SUS LUCES ENCENDIDAS MIENTRAS PERMANEZCAN EN EL TERMINAL. ESTA REGLA ES APLICABLE LAS 24 HORAS DEL DIA.

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

1.2. PROCEDIMIENTO DE ACCESO AL TERMINAL TERQUIM S.A.

EL ACCESO AL TERMINAL ADMINISTRADO POR STI, TANTO DE PERSONAS COMO DE VEHICULOS AJENOS A LA COMPAÑÍA, ESTARA RESTRINGIDO AL MAXIMO POR RAZONES DE SEGURIDAD, ORDEN Y CONTROL.

DE ACUERDO A LO ANTERIOR Y PARA TERQUIM S.A., SE HA ESTABLECIDO EL SIGUIENTE PROCEDIMIENTO QUE DEBERA SEGUIRSE PARA ACCEDER AL TERMINAL ADMINISTRADO POR STI S. A.

1. EL PERSONAL DE SEGURIDAD MANTENDRA EN EL ACCESO AL TERMINAL, UNA LISTA ACTUALIZADA CON LA NOMINA QUE HA SIDO ENVIADA PREVIAMENTE POR TERQUIM S.A., EN LA CUAL SE INCLUYEN LAS PERSONAS AUTORIZADAS POR TERQUIM PARA INGRESAR A SUS RECINTOS, SIENDO ESTOS PRINCIPALMENTE SUS PROPIOS TRABAJADORES DE PLANTA Y ALGUNOS CLIENTES /CONTRATISTAS/ PROVEEDORES.

2. LAS PERSONAS QUE CONFORMAN DICHA NOMINA AL INGRESAR AL TERMINAL DEBERAN ESTAR DISPUESTAS A QUE LES SEA SOLICITADO SU CEDULA DE IDENTIDAD PARA VERIFICAR SU IDENTIDAD CONTRA DICHA NOMINA.
3. SERA RESPONSABILIDAD DE TERQUIM S.A., SIGUIENDO LOS CONDUCTOS REGULARES NECESARIOS, EL MANTENER DICHA NOMINA ACTUALIZADA, YA SEA POR LA INCORPORACION DE PERSONAL NUEVO COMO TAMBIEN CUANDO SE TRATE DE ELIMINAR A ALGUNA PERSONA QUE EVENTUALMENTE DEJE DE PERTENECER A LA EMPRESA.
4. EL PERSONAL DE SEGURIDAD DEBERA PROCEDER EN LA FORMA SIGUIENTE RESPECTO DE LAS PERSONAS QUE NO APAREZCAN EN LA NOMINA ENTREGADA POR TERQUIM
 - ❑ EL PERSONAL DE SEGURIDAD AVISARA A TERQUIM RESPECTO DE LA(S) PERSONA(S) QUE NECESITE INGRESAR A SU RECINTO.
 - ❑ TERQUIM INDICARA AL PERSONAL DE SEGURIDAD SI DICHA PERSONA ESTA AUTORIZADA O NO PARA INGRESAR A SU RECINTO.
 - ❑ UNA VEZ AUTORIZADO, EL PERSONAL DE SEGURIDAD PROCEDERA A SOLICITAR LA CEDULA DE IDENTIDAD DE LA PERSONA, LA CUAL QUEDARA RETENIDA HASTA SU POSTERIOR SALIDA DEL RECINTO.
 - ❑ PERSONAL DE SEGURIDAD ENTREGARA A LA PERSONA, A CAMBIO DE SU CEDULA DE IDENTIDAD, UNA TARJETA IDENTIFICATORIA STI S.A. EN DONDE SE ESPECIFICA QUE LA PERSONA ESTA EN CALIDAD DE “VISITA”, LA CUAL DEBERA MANTENERSE SIEMPRE EN UN LUGAR VISIBLE.
 - ❑ LA TARJETA DE VISITA DEBERA SER DEVUELTA AL PERSONAL DE SEGURIDAD CUANDO HAGA ABANDONO DEL RECINTO Y CUANDO SE PROCEDA A DEVOLVER SU CEDULA DE IDENTIDAD.
 - ❑ EL PERSONAL DE SEGURIDAD QUE LLEVA EL CONTROL DE INGRESO/SALIDA DEL RECINTO ADMINISTRADO POR STI S.A. LLEVARA UN LIBRO DE REGISTRO DE LAS PERSONAS QUE INGRESEN BAJO ESTE SISTEMA.

ANEXO 4
Solicitud de uso de Puerto y Acta de Planificación Naviera de la
Empresa Portuaria de San Antonio

ANEXO 5
ACTA PROGRAMACION DE FAENAS DE STI

ANEXO 6
ORDEN DE FAENAS DE STI
(ORDEN DE SERVICIO)

SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL S.A.



MANUAL DE LOS SERVICIOS

FRENTE ATRAQUE MOLO SUR - PUERTO DE SAN ANTONIO

INDICE

TITULO I	DEFINICIONES	Pg N° 3
TITULO II	OBJETO Y AMBITO DE APLICACIÓN	Pg N° 10
TITULO III	SERVICIOS SUJETOS A TARIFA MAXIMA	Pg N° 11
Capítulo Primero	Servicios de Uso de Muelle Párrafo 1° Servicio a la Nave por Uso de Muelle Párrafo 2° Servicio a la Carga por Uso de Muelle	
Capítulo Segundo	Servicios de Transferencia de Carga	
TITULO IV	SERVICIOS ESPECIALES	Pg N° 17
Capítulo Primero	Servicios de Terminales Párrafo 1° Servicios a Contenedores Refrigerados Párrafo 2° Recepción de Carga fuera de Plazo Párrafo 3° Servicios de Consolidación y Desconsolidación Párrafo 4° Romaneo Párrafo 5° Otros Servicios de Terminales	
Capítulo Segundo	Servicios de Almacenamiento Párrafo 1° Almacenamiento Párrafo 2° Servicios Complementarios al Almacenamiento	
Capítulo Tercero	Otros Servicios Especiales	
TITULO V	NORMAS DE USO DEL FRENTE DE ATRAQUE	Pg N° 62
Capítulo 1°	Planificación Naviera	
Capítulo 2°	Solicitudes de Servicio y Programación de Faenas	
Capítulo 3°	Servicios de Almacenamiento, Acopio y Depósito Comercial	
Capítulo 4°	Disposiciones Varias	
ANEXOS 1 al 7	(1) LISTADO DE TARIFAS, (2) VELOCIDADES DE TRANSFERENCIA, (3) NORMAS DE INGRESO AL TERMINAL, (4) SOLICITUD DE USO DE PUERTO Y ACTA DE PLANIFICACIÓN NAVIERA DE EMPORT, (5) ACTA PROGRAMACION DE FAENAS DE STI, (6) ORDEN DE FAENAS DE STI	

TITULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.-

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

- (1) **Almacenamiento o Acopio:** la permanencia y custodia al interior del Frente de Atraque de carga de importación, exportación u otra sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios.
- (2) **Año Contractual:** significa el período de doce (12) meses calendario, que se inicia en la Fecha de Entrega y cada uno de los períodos de doce (12) meses sucesivos, hasta la Fecha de Término.
- (3) **Amarre:** significará la operación consistente en asegurar la nave al Frente de Atraque mediante espías, cadenas o cables, incluyendo todos los recursos y actividades, terrestres, necesarios para la provisión de tales servicios.
- (4) **Armador o Naviero:** significa la persona natural o jurídica que siendo o no propietario de la nave, la explota y expide en su nombre.
- (5) **Artefacto Naval:** significa todo artefacto que no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares.
- (6) **Bases de Licitación:** son las Bases de Licitación emitidas por EMPORT el 31 de Marzo de 1999, con respecto al Frente de Atraque, junto con todos sus anexos, y las modificaciones efectuadas a través de las respectivas Circulares Complementarias del Frente de Atraque Terminal Molo Sur del Puerto de San Antonio, número tres, de veintitrés de junio; número cuatro, de veinticuatro de junio; número cinco, de veinticinco de junio; número seis, de tres de julio; número siete, de nueve de julio; número ocho, de diez de julio; y número nueve, de veintidós de julio, todas las anteriores de mil novecientos noventa y nueve.
- (7) **Box:** Contenedor de 20' ó 40'

- (8) **Carga Fraccionada:** es toda carga no movilizada en contenedores e incluye graneles.
- (9) **Carga de Proyecto:** significa toda pieza de 30 o más toneladas o de dimensiones que sobrepasan las medidas de un contenedor ISO de 20 o 40 pies.
- (10) **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.
- (11) **CFS o Container Freight Station:** significa Estación o Centro de Consolidación y Desconsolidación de Contenedores
- (12) **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.
- (13) **Consignatario:** significa la persona habilitada por el conocimiento de embarque o documento que haga sus veces para recibir las mercancías.
- (14) **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.
- (15) **Contrato de Concesión:** significa el contrato en virtud del cual la Empresa Portuaria San Antonio entregó a San Antonio Terminal Internacional S.A. la concesión exclusiva del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio y que incluye todos sus anexos y todos los anexos de las Bases de Licitación (salvo el Anexo I de dichas Bases de Licitación), así como sus modificaciones, los que se incorporaron a dicho contrato, pasando a formar parte del mismo.
- (16) **Depósito Comercial:** significa la permanencia y custodia dentro del Frente de Atraque de carga no sujeta a destinación aduanera, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.
- (17) **Desamarre:** significará soltar las espías, cadenas o cables que aseguran una nave al Frente de Atraque, incluyendo todas los recursos y actividades, terrestres, necesarios para la prestación de tal servicio.

- (18) **Descarga:** significa Descarguío.
- (19) **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.
- (20) **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.
- (21) **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.
- (22) **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
- (23) **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.
- (24) **Días Hábiles:** significará cualquier día que no sea sábado, domingo o feriado legal en la República de Chile.
- (25) **Dólar:** significa la moneda de curso legal vigente de los Estados Unidos de América.
- (26) **Elemento de Transferencia:** todo equipo o elemento fijo o móvil que sirva para transferir carga desde el Terminal a la Nave o vice versa.
- (27) **Embarque:** significa el traslado de la carga desde el Frente de Atraque hasta el interior de las bodegas o cubierta de la nave, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.
- (28) **EMPORT** es la Empresa Portuaria San Antonio.
- (29) **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.

- (30) **Estiba** significará el arrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.
- (31) **Frente de Atraque**: significará el Área de la Concesión entregada a STI S.A., junto con la infraestructura, equipamiento y otros bienes identificados en el Anexo IV de las Bases de Licitación.
- (32) **Gen Set**: significa equipo generador que suministra energía eléctrica a los contenedores refrigerados.
- (33) **Nave**: toda construcción principal destinada a navegar, cualquiera sea su clase y dimensión.
- (34) **Nave Comercial** significa Nave Mercante.
- (35) **Nave Especial**: significan aquellas naves que no sirven al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros, sino que se emplean en servicios, faenas o finalidades propias específicas con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos, de recreo, etc.
- (36) **Nave Mayor**: significa toda Nave Mercante o Especial, mayor a 50 toneladas de registro grueso.
- (37) **Nave Menor**: significa toda Nave Mercante o Especial, de 50 o menos toneladas de registro grueso.
- (38) **Nave Mercante** significan aquellas naves que sirven al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros.
- (39) **Nave Full Carga Chips**: es toda Nave Mercante destinadas sólo al transporte de astillas de madera.
- (40) **Nave Full Container**: es toda Nave Mercante en que el porcentaje de carga containerizada transferida sea igual o superior al 70% del tonelaje total transferido por la nave; no se considera aquel tonelaje transferido por razones de estiba o desestiba de la nave (falsos embarques/desembarques).
- (41) **Nave Factoría**: significa naves especiales que se emplean en la pesca y en la elaboración de productos de pesca.

- (42) **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.
- (43) **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.
- (44) **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 STI S.A., con exclusión de aquellos movimientos efectuados con motivo de la prestación de Servicios Sujetos a Tarifas Máximas.
- (45) **SAG:** significa el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile.
- (46) **Servicios:** significará los Servicios Básicos y los Servicios Especiales.
- (47) **Servicios Básicos:** son los servicios con respecto a los cuales se cobran las Tarifas Básicas, que incluyen Transferencia de Carga y la provisión de cierta infraestructura en el Frente de Atraque.
- (48) **Servicios Especiales:** significará cualquier servicio, distinto de los Servicios Básicos, que preste el Concesionario a uno o más Usuarios, y por los cuales el Concesionario tiene el derecho a cobrar un monto o tarifa distinta de la Tarifa Básica.
- (49) **Stacking:** significa centro de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial de Contenedores en el Terminal.
- (50) **STI S.A.:** San Antonio Terminal Internacional S.A.
- (51) **Tarifas:** significará las Tarifas Básicas y Tarifas Especiales.
- (52) **Tarifas Básicas:** significarán los montos expresados en dólares que STI S.A. puede cobrar periódicamente a los Usuarios por la prestación de los Servicios Básicos, y que se especifican separadamente como TTC, TTF, TMC y TMN, tal como se encuentren registrados en el Contrato de Concesión y sus Anexos.

- (53) **Tarifas Especiales:** cualquiera y toda otra tarifa que STI S.A. cobra al Usuario por la ejecución de Servicios Especiales, según se hayan registrado de acuerdo con el Contrato de Concesión.
- (54) **Tarifas Máximas:** durante cualquier Año Contractual, significará el monto máximo que STI S.A. puede cobrar por Servicios Básicos y aquellos Servicios Especiales que se establecen en el Anexo II de las Bases de Licitación, multiplicado por el Factor de Ajuste del PPI para ese Año Contractual.
- (55) **Terminal:** significa el Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio entregado en concesión a STI S.A.
- (56) **Terminal Intermodal:** significa el Área del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio destinada a transferir carga desde carros de ferrocarriles o camiones u otro medio de transporte distinto a un medio de transporte marítimo al interior del Terminal y vice versa.
- (57) **Tiempo de Ocupación:** con respecto a cualquier nave, significará el período en el cual tal nave permanece en el Frente de Atraque, el cual comienza en el momento en que tal nave amarra su primera espía al atracar en el Frente de Atraque y termina cuando la nave suelta su última espía al momento de desatraque del Frente de Atraque.
- (58) **TEU:** significará la unidad equivalente a un contenedor de veinte (20) pies de longitud.
- (59) **Tonelada:** significará una tonelada métrica.
- (60) **Transferencia de Carga:** significará el conjunto de las actividades de Amarre o Desamarre, Estiba o Desestiba; Trinca o Destrinca; Embarque o Desembarque; Porteo; Carguío o Descarguío a medios de transporte terrestre; Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios; entendiéndose que en el caso de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, éstos servicios incluirán (i) tratándose del Embarque, las setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga más el Tiempo de Ocupación de la misma, y (ii) tratándose del Desembarque, (x) el Tiempo de Ocupación de la nave, en el caso del Desembarque de graneles o, (y) veinticuatro (24) horas después del Desamarre de la nave en el caso de otra carga distinta a carga contenedorizada y de cuarenta y ocho horas (48) desde el Desamarre de la nave para el caso de la carga contenedorizada

- (61) **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 STI S.A. para la prestación de tal servicio.
- (62) **Usuarios:** significará las entidades que utilizan los Servicios Básicos y Servicios Especiales que se ofrecen en el Frente de Atraque durante el plazo de vigencia del Contrato de Concesión.

TITULO II

OBJETO Y AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.-

El presente Manual de los Servicios ha sido elaborado por STI S.A. en cumplimiento de las disposiciones contenidas en los Artículos 16 y siguientes del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la Empresa Portuaria de San Antonio, y contiene las normas y los procedimientos aplicables a la prestación de los servicios en el Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio operado por STI S.A.

STI S.A. prestará los Servicios a que se refiere este Manual en los términos aquí establecidos. En consecuencia, los Usuarios que requieran servicios de San Antonio Terminal Internacional S.A., quedan sujetos a sus normas, plazos y tarifas. No obstante, se debe tener presente el artículo 29 del RUFA: “El Reglamento y los Manuales establecerán que los usuarios tienen libertad para contratar los servicios que se preste por la Empresa, los particulares y concesionarios en los frentes de atraque”.

Artículo 3.-

El presente Manual y sus modificaciones, debidamente certificado, entrará en vigencia sólo después de ser aprobado por la Empresa Portuaria San Antonio, y de transcurridos 30 días desde la puesta en conocimiento de los Usuarios.

Artículo 4.-

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

Artículo 4 (b) .-

San Antonio Terminal Internacional facturara como mínimo la suma de 25 dólares americanos por aquellos servicios que no estén definidos como servicios básicos

TITULO III

SERVICIOS SUJETOS A TARIFA MAXIMA

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

CODIGO	SERVICIO
TMN	Uso de Muelle a la Nave
TMC	Uso de Muelle a la Carga
TMCL	Uso de Muelle a la Carga Líquidos
TMNL	Uso de Muelle a la Nave Líquidos
TTC	Transferencia de Contenedores
TTF	Transferencia de Carga Fraccionada
TTL	Transferencia de Carga Líquidos

CAPÍTULO PRIMERO

SERVICIOS DE USO DE MUELLE

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

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de dos Tarifas: la “Tarifa a la Nave por Uso de Muelle” y la “Tarifa a la Carga por Uso de Muelle”. Ambas Tarifas se encuentran diferenciadas para los graneles líquidos.

Párrafo 1º
Servicio a la Nave por Uso de Muelle

Artículo 7.-

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

El servicio se inicia cuando se recibe la primera espía de amarra y finaliza cuando se larga la última espía de amarra.

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

Artículo 8.-

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

□ **TAR 111. Tarifa a la Nave por Uso de Muelle.**

Significará el precio unitario, expresado en Dólares, por metro (o fracción de metro) de eslora máxima (que corresponde a la consignada en la publicación denominada Lloyd's Register of Shipping) y por cada hora (o fracción de hora) del Tiempo de Ocupación por parte de la nave, que STI S.A. puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque, de acuerdo al Contrato de Concesión y sus Anexos.

□ **TAR 114. Tarifa a la Nave Líquidos por Uso de Muelle**

Significará el precio unitario, expresado en Dólares, por metro (o fracción de metro) de eslora máxima (que corresponde a la consignada en la publicación denominada Lloyd's Register of Shipping) y por cada hora (o fracción de hora) del Tiempo de Ocupación por parte de la nave, que STI S.A. puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque, para las operaciones de transferencia de líquidos a granel entre una nave y los terminales químicos actualmente

ocupados por TERQUIM S.A. que se ubican en el Frente de Atraque Molo Sur, y que realizará directamente el operador de dichos terminales químicos. STI S.A. prestará los servicios de uso de muelle a la nave líquidos (a) que operen con los terminales señalados de acuerdo al Contrato de Concesión y sus Anexos.

Artículo 9.-

Las Tarifas TAR 111 y TAR 114 se aplicarán a todas las naves o artefactos navales que ocupen los sitios del Frente de Atraque.

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

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

Las Tarifas de este servicio serán pagadas por los Armadores, sus Agentes de Naves, sus representantes o quienes autorizadamente soliciten este servicio.

Párrafo 2º

Servicio a la Carga por Uso de Muelle

Artículo 10.-

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

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

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

□ **TAR 112. *Tarifa a la Carga por Uso de Muelle.***

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

□ **TAR 113. *Tarifa a la Carga Líquidos (a) por Uso de Muelle.***

Significará el precio unitario, expresado en Dólares, por Tonelada de carga y tara transferida, que STI S.A. cobrará a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios del Frente de Atraque, para las operaciones de transferencia de líquidos a granel entre una nave y los terminales químicos actualmente ocupados por TERQUIM S.A. que se ubican en el Frente de Atraque Molo Sur, y que realizará directamente el operador de dichos terminales químicos. STI S.A. prestará los servicios de uso de muelle a cargas de líquidos(a) que operen en los terminales señalados de acuerdo al Contrato de Concesión y sus Anexos.

Artículo 11.-

Las Tarifas **TAR 112 y TAR 113** se aplicarán a las cargas transferidas por todas las naves que hagan uso del sitio de atraque, mientras ésta permanece atracada, cualquiera sea el elemento de transferencia utilizado. El cobro de estas Tarifas se hará por Tonelada.

No procederá el cobro de estas Tarifas: (a) cuando se transfiera carga dentro o entre escotillas de la nave, (b) en las operaciones de aprovisionamiento de las naves correspondientes a embarques de agua, mercancía de consumo o venta destinada a tripulantes o pasajeros; y (c) en el embarque/desembarque de equipos de apoyo a las operaciones de estiba/desestiba de la carga. Estas Tarifas deberán ser pagadas por los Armadores, Agentes de Naves, Consignatarios, Embarcadores, o sus representantes, o quienes soliciten autorizadamente este servicio.

CAPÍTULO SEGUNDO SERVICIOS DE TRANSFERENCIA DE CARGA

Artículo 12.-

TRANSFERENCIA DE CARGA significará el conjunto de las actividades de Amarre o Desamarre, Estiba o Desestiba; Trinca o Destrinca; Embarque o Desembarque; Porteo; Carguío o Descarguío a medios de transporte terrestre; Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, la expedición de los documentos que dejan constancia de la recepción y despacho de la carga, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios; entendiéndose que en el caso de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, éstos servicios incluirán (i) tratándose del Embarque, las setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga más el Tiempo de Ocupación de la misma, y (ii) tratándose del Desembarque, (x) el Tiempo de Ocupación de la nave, en el caso del Desembarque de graneles o, (y) veinticuatro (24) horas después del Desamarre de la nave en el caso de otra carga distinta a carga contenedorizada y de cuarenta y ocho horas (48) desde el Desamarre de la nave para el caso de la carga contenedorizada

Artículo 13.-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Significará el precio unitario, expresado en Dólares por Tonelada que se cobrará a los Usuarios por la Transferencia de Carga no movilizada en contenedores, incluyendo carga fraccionada y graneles.

□ **TAR 106. *Transferencia de Carga Líquidos(a).***

Se entiende que el servicio definido por STI S.A. corresponde a la Tarifa de Transferencia Líquidos (a) definida en el Anexo II de las Bases de Licitación, y que corresponde a las operaciones de transferencia de líquidos a granel entre una nave y los terminales químicos actualmente ocupados por TERQUIM S.A. que se ubican en el Frente de Atraque Molo Sur, y que realizará directamente el operador de dichos terminales químicos.

TITULO IV

SERVICIOS ESPECIALES

Artículo 14.-

Por SERVICIOS ESPECIALES se entiende cualquier Servicio, distinto de los Servicios Básicos que STI S.A. o sus contratistas presta, a solicitud del Usuario o su representante, y por los cuales tiene el derecho a cobrar un monto o tarifa distinta de la Tarifa Básica. También se incluirán en los Servicios Especiales, los Remanejos para Continuidad Operacional del Terminal, descritos en TAR 244.

CAPÍTULO PRIMERO

SERVICIOS DE TERMINALES

Artículo 15.

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

Párrafo 1º
Servicios a Contenedores Refrigerados

Artículo 16.-

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

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

Es el servicio que se presta, a solicitud del Usuario, a los contenedores refrigerados que, por contener cargas que requieren de ambientes controlados a determinadas temperaturas, necesitan ser conectados o desconectados a fuentes de suministro de

energía eléctrica y monitoreados por personal calificado y con equipos especializados. La tarifa se aplica a los contenedores que deban ser embarcados o descargados de las naves en el Terminal de STI S.A., a los que provengan o se destinen al Terminal Público del puerto de San Antonio y a los que se encuentren bajo el régimen de tránsito en el Terminal de STI S.A..

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y los monitores, el monitoreo durante la permanencia del contenedor en el Terminal, una (1) conexión al arribo de la unidad proveniente de la nave, de los embarcadores o de otro Terminal; una (1) desconexión al término de la permanencia de la unidad en el Terminal y una (1) conexión o desconexión, según si el contenedor va a ser embarcado o descargado de la nave y la documentación de registros de temperatura de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente.

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

□ **TAR 202: Permanencia de contenedores refrigerados en fuente de poder**

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

El servicio incluye: la provisión de personal que ejecuta la conexión, el consumo de energía eléctrica y la documentación de registros de temperatura de los días conectados de acuerdo a los procedimientos fijados con cada cliente.

Forma de cobro: El valor de la tarifa se cobrará por cada día calendario que el contenedor permanezca conectado a las fuentes de energía eléctrica en el Terminal.

□ **TAR 203: Pre-enfriado de Contenedores Refrigerados.**

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

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

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

□ **TAR 204: Montaje/Desmontaje de Gen Set para Contenedores Refrigerados.**

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

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

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

Párrafo 2º

Recepción de Carga Fuera de Plazo

Artículo 17.-

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

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

Es el Servicio Especial que se presta respecto de contenedores para los cuales el Usuario solicitó Servicios Sujetos a Tarifa Máxima para su embarque en una nave determinada, pero que por haber llegado al Terminal fuera del período definido a continuación para su recepción en el Stacking de la nave, son rechazados por STI S.A. para su embarque en dicha nave. El servicio se prestará sólo a solicitud del Usuario y comprende todas las actividades operacionales y documentales adicionales que requiera el embarque de esos contenedores en la nave primitivamente acordada. Se define como período de recepción, al 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.

La tarifa incluye: proveer el personal y los equipos necesarios para trabajar en horarios especiales tanto en la operación de los equipos como de los 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 planificada.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 212: Recepción de Carga No Contenedorizada Fuera Del Horario Establecido.-**

Es el Servicio Especial que se presta respecto de Carga Fraccionada para la cual el Usuario solicitó Servicios Sujetos a Tarifa Máxima para su embarque en una nave determinada, pero que por haber llegado al Terminal fuera del período definido a continuación para su recepción, es rechazada por STI S.A. para su embarque en dicha nave. El servicio se prestará sólo a solicitud del Usuario y comprende todas las actividades operacionales y documentales adicionales que requiera el embarque de esa Carga Fraccionada en la nave primitivamente acordada. Se define como período de recepción al 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.

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

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por Tonelada.

Párrafo 3°
Servicios de Consolidación y Desconsolidación

Artículo 18.-

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

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

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

Este servicio se entregará a los contenedores de importación o de exportación que lo requieran y a solicitud del Armador, Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, Embarcador, Consignatario o sus representantes.

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

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

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

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

Este servicio se entregará a los contenedores de importación o de exportación que lo requieran a solicitud del Armador, Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, Embarcador, Consignatario o sus representantes.

El Servicio incluye: la descarga/carga de la unidad en el área de Consolidación/Desconsolidación (CFS), 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.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

Párrafo 4º
Romaneos

Artículo 19.-

El ROMANEO consiste en el Servicio Especial que se presta a la carga que requiera verificar o conocer su peso, al embarque o a la descarga. Este servicio se prestará cuando el Armador o su representante, el Consignatario, el Agente Embarcador o el Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, solicite el servicio.

El cobro de estos servicios se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 231: Romaneos de Contenedores**

Consiste en el servicio que se presta a los contenedores que requieran verificar o conocer su peso, al embarque o a la descarga. Este servicio se prestará cuando el Armador o su representante, el Consignatario, el Agente Embarcador o el Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, solicite la verificación del peso de la unidad por razones comerciales y/o de control aduanero.

El Servicio incluye: el personal de romaneos, la certificación del peso del contenedor bajo estándar de los organismos de regulación correspondiente, el peso del camión y el documento correspondiente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 232: Romaneos de Graneles.**

Consiste en el servicio que se presta a los camiones que requieran verificar o conocer el peso de la carga a granel que transportan, ya sea al embarque o a la descarga de éstos. Este servicio se prestará a los graneles para los cuales el Armador o su representante, el Consignatario, el Agente Embarcador o el Transportista emisor del Conocimiento de

Embarque, solicite la verificación del peso de la unidad, por razones comerciales y/o de control aduanero.

El Servicio incluye: el personal de romana, la certificación del peso del camión bajo el estándar de los organismos de regulación correspondiente, el peso del camión, el peso de la carga y el documento correspondiente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por tonelada, incluida la tara del camión.

□ **TAR 233: Romaneo de Otras Cargas**

Consiste en el servicio que se presta a cargas no contenedorizadas ni a granel que transiten en camión y que requieran verificar o conocer su peso para su embarque o a la descarga. Este servicio se prestará a aquellos contenedores para los cuales el Armador o su representante, el Consignatario, el Agente Embarcador o el Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, solicite la verificación del peso de la unidad por razones comerciales y/o de control aduanero.

El Servicio incluye: el personal de romana, la certificación del peso del camión bajo el estándar de los organismos de regulación correspondiente, el peso del camión, el peso de la carga y el documento correspondiente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por camión.

Párrafo 5º
Otros Servicios de Terminales

Artículo 20.-

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

□ **TAR 241: Trabajadores Extra.**

El servicio consiste en proveer personal adicional para la prestación de servicios no incluidos en los Servicios Básicos de Transferencia, tales como: personal para estiba de camiones, limpieza de las plataformas de camión, amarre y el apoyo en el encarpado, etc., que sean solicitados a STI S.A. por los Consignatarios o Recibidores de la carga, los Armadores o sus representantes, el Servicio de Aduanas u otra autoridad, o cualquier cliente que utilice los servicios del Terminal

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

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

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

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

□ **TAR 244: Remanejos o Selección de contenedores en el terminal.-**

Es la denominación que reciben 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 de Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

Los movimientos extra a que esta tarifa se aplica son los que se originen al interior del Terminal producto de: cancelaciones de embarque, 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 STI S.A.

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

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

□ **TAR 245: Arriendo de equipo grúa horquilla.-**

Este servicio se presta a solicitud del Usuario, exclusivamente en el acceso del Terminal durante la inspección del Servicio Agrícola y Ganadero, sólo para el ordenamiento de a lo mas los dos primeros pallets de fruta ubicados junto a la puerta del contenedor

El servicio incluye: Grúa Horquilla y su operador

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por hora indivisible.

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

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

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

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por tonelada.

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

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a los contenedores que transiten por el Terminal y que, por razones comerciales o de control de alguna entidad fiscalizadora (como por ejemplo; Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero Surveys de certificación país de destino , Servicio Nacional de pesca , entre otros), requieran de la manipulación de la mercancía para contabilización, chequeo, inspección, o reconocimiento. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva unidad.

El servicio incluye: proveer el personal necesario y de supervisión durante la operación de aforo o reconocimiento, la grúa horquilla para movilizar la carga y para el caso de los reconocimientos, además el personal documental, la tarja y la coordinación con Aduana o cliente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

□ **TAR 248: Aforo o Reconocimiento parcial de Carga en Contenedores.-**

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a los contenedores que transiten por el Terminal y que, por razones comerciales o de control de alguna entidad fiscalizadora (como por ejemplo; Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Surveys de certificación país de destino, Servicio Nacional de pesca, entre otros), requieran de la manipulación de la mercancía para contabilización, chequeo, inspección, o reconocimiento hasta un 50% de la carga al interior del contenedor. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva unidad.

El servicio incluye: proveer el personal necesario y de supervisión durante la operación de aforo o reconocimiento, la grúa horquilla para movilizar la carga y para el caso de los reconocimientos, el personal documental, la tarja y la coordinación con Aduana o cliente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU.

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

Es el servicio que se presta a los contenedores provenientes de naves de determinados tráficos con el objeto de prevenir el ingreso de plagas o insectos al país y tiene su origen en las regulaciones de la autoridad local o en las normas nacionales, sea del SAG o del Servicio Nacional de Salud. El servicio se presta a todos los contenedores provenientes de naves que hayan recalado en puertos declarados peligrosos por la autoridad, a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente

Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva carga.

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

El servicio incluye: la autorización del SAG para la prestación del servicio, proveer el personal y la supervisión, el producto en cantidad y composición necesario para la fumigación y la aplicación del producto al contenedor.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

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

Es el Servicio Especial que se origina a solicitud expresa del Usuario para la prestación de cualquier Servicio Especial al interior del Terminal fuera del horario normal de atención establecido por el Terminal. 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 con un mínimo de 3 horas, además del valor normal del servicio requerido.

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

Forma de cobro. El servicio se cobrará por cada habilitación que se solicite.

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

Es el servicio que se presta a los contenedores que son atendidos en el Terminal y que por razones de seguridad de la carga, de control anti-drogas u otras similares requieran ser sellados o resellados si su sello original presenta defectos o ha sido violado. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque, del Embarcador, del Consignatario o sus representantes.

El servicio incluye: proveer 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.

Forma de cobro. La tarifa se aplicará por contenedor.

CAPÍTULO SEGUNDO SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO

Artículo 21.-

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

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

Se entiende que las Tarifas por Servicios Básicos de Transferencia incluyen los siguientes períodos de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial: (i) tratándose del Embarque, las setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga más el Tiempo de Ocupación de la misma, y (ii) tratándose del Desembarque, (x) el Tiempo de Ocupación de la nave , en el caso del Desembarque de graneles o, (y) veinticuatro (24) horas después del Desamarre de la nave en el caso de otra carga distinta a carga contenedorizada y de cuarenta y ocho horas (48) desde el Desamarre de la nave para el caso de la carga contenedorizada

Párrafo 1º Almacenamiento

Artículo 22.-

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

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

- **TAR 301** Almacenaje de Carga General de Desembarque depositada en patios.
- **TAR 302** Almacenaje de Carga General de Embarque depositada en patios.
- **TAR 305** Almacenaje de Carga Fraccionada de Desembarque clasificada como de retiro directo o como carga peligrosa en patios.
- **TAR 306** Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque clasificada como de embarque directo o como carga peligrosa en patios.
- **TAR 309** Almacenaje de vehículos automotores depositados en sitio descubierto.
- **TAR 310** Almacenaje de cargas de transbordo para los tipos de carga y operación señaladas en TAR 301, TAR 302, TAR 305, TAR 306, TAR 309, TAR 350, TAR 351, TAR 352, TAR 353, TAR 360, TAR 361, TAR 362, TAR 363.
- **TAR 311** Almacenaje Carga General de Desembarque, depositada en sitio cubierto.
- **TAR 314** Almacenaje de Carga Fraccionada de Desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa en sitio cubierto.
- **TAR 315** Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque depositada en sitio cubierto.
- **TAR 316** Almacenaje de Carga Fraccionada de Embarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa en sitio cubierto.
- **TAR 340** Almacenaje de Carga General depositada en patios no transferida
- **TAR 342** Almacenaje de Carga Fraccionada clasificada como de embarque directo o como peligrosa en patios no transferida
- **TAR 344** Almacenaje de Carga Fraccionada depositada en sitio cubierto no transferida.
- **TAR 345** Almacenaje de Carga Fraccionada clasificada como de retiro directo o

como peligrosa en sitio cubierto no transferida

- **TAR 350** Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 20'
- **TAR 351** Almacenaje de carga de desembarque en contenedores de 40'
- **TAR 352** Almacenaje de carga de desembarque clasificada de retiro directo o como peligrosa, en contenedores de 20'
- **TAR 353** Almacenaje de carga de desembarque clasificada como de retiro directo o como peligrosa , en contenedores de 40'
- **TAR 360** Almacenaje de carga embarque en contenedores de 20'
- **TAR 361** Almacenaje de carga embarque en contenedores de 40'
- **TAR 362** Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa, en contenedores de 20'
- **TAR 363** Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa, en contenedores de 40'
- **TAR 364** Almacenaje de carga no transferida en contenedores de 20'
- **TAR 365** Almacenaje de carga no transferida en contenedores de 40'
- **TAR 366** Almacenaje de carga clasificada como de embarque directo o como peligrosa, no transferida, en contenedores de 20'
- **TAR 367** Almacenaje de carga clasificada como embarque directo o como peligrosa, no transferida, en contenedores de 40'

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

El almacenamiento se inicia en el momento que STI S.A. se recibe física y documental de la carga y termina con su entrega a la nave, al porteador, al consignatario o a quienes sus derechos representen.

STI S.A. prestará estos servicios con estricta sujeción a las normas contenidas en la Ordenanza de Aduanas y sus respectivos reglamentos.

Párrafo 2
Servicios Complementarios al Almacenamiento

Artículo 23.-

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

(a) Entrega de Espacios para Acopio

Es el Servicio Especial que consiste en la entrega que STI S.A. hace al Armador, su Agente de Naves o sus representantes, Embarcadores o Cosignatarios de una determinada área en el Terminal para el almacenamiento de partidas cuantiosas de cargas de exportación, o Importación.

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de las siguientes Tarifas, las que se aplican por metro cuadrado de espacio por día:

□ **TAR 320: *Acopio de Carga General***

Esta Tarifa se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, que se conviene con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, Embarcadores o Consignatarios para el almacenamiento de su Carga

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

□ **TAR 321: *Acopio de Contenedores*** .

Esta Tarifa se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, convenida con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, Embarcadores o Consignatarios para el almacenamiento de sus contenedores para fines distintos a la transferencia, como fumigaciones, inspecciones a la carga, almacenamiento y otros de naturaleza similar. Las condiciones de entrega de estos espacios, las superficies comprometidas y sus plazos, serán convenidos directamente entre STI S.A. y el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, Embarcadores o Consignatarios y el acuerdo se formalizará mediante la suscripción del contrato respectivo.

□ **TAR 330: *Acopio Continuo de Contenedores llenos de embarque***.

Esta Tarifa corresponde a la entrega de un área específica en el Terminal (denominada Stacking Continuo) que STI S.A. conviene con el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, para el almacenamiento de sus contenedores llenos de embarque antes del inicio del programa de recepción definitivo de los contenedores en el área del Terminal denominada Pre-Stacking ubicada en las inmediaciones de la nave. Las condiciones de entrega de estos espacios, serán convenidas directamente entre STI S.A. y el Armador, su Agente de Naves o sus representantes, y el acuerdo se formalizará mediante la suscripción del contrato respectivo. Estos contratos sólo podrán celebrarse por períodos anuales de tiempo y respecto de un área de 500 metros cuadrados en el Terminal por cada uno de los tráficos o servicios servidos por cada Armador.

(b) Recepción y Despacho de Carga en Almacén.

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

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

Es el servicio de descarga que se presta a la Carga Fraccionada que requiera almacenamiento o acopio. Se excluyen de esta Tarifa, los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas. Estarán afectas a esta tarifa, con la exclusión ya señalada: (a) las cargas provenientes de otros puertos o de otras zonas primarias que deban ser almacenadas o acopiadas en el Terminal, (b) las cargas que requieren su

remanejo al interior del Terminal por no haber sido retiradas directamente o dentro del período acordado para ello y (c) para otras faenas a la carga que no se relacionen con los movimientos incluidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas.

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

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

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

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

□ **TAR 403: Recepción de Contenedores.**

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

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

□ **TAR 404: Despacho de Contenedores.**

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

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

(c) Romaneo y Pesaje de Carga en Almacén.

Es el servicio que se presta, a solicitud expresa del Usuario a las cargas que deban verificar su peso por razones de seguridad, de control aduanero, por daños y otros similares. El cobro de este servicio se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 411: Pesaje Unitario de Bultos.-**

Es el servicio que se presta, a solicitud expresa del Usuario a las cargas no contenedorizadas que deban verificar su peso por razones de seguridad, de control aduanero, por daños y otros similares.

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

□ **TAR 412: Romaneo de Contenedores.-**

Es el servicio que se presta a los contenedores que requieran verificar o conocer su peso, ya sea al ingreso, durante el período de almacenamiento o a la salida del contenedor desde el Terminal. Este servicio se dará a todas las unidades que transiten por el Terminal y que a solicitud del consignatario, el agente embarcador, el Transportista emisor del Conocimiento de Embarque el Armador o sus respectivos representantes, requieran la verificación o conocimiento del peso de la unidad.

El Servicio incluye: proveer el personal de romana, la certificación del peso del contenedor bajo estándar de los organismos de regulación correspondiente, el peso del camión y el documento correspondiente.

(d) Otros servicios Complementarios al Almacenamiento.

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO TERCERO OTROS SERVICIOS ESPECIALES

Artículo 24-

(a) Reestibas Vía Nave y Vía Muelle.

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

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

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

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

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

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

La tarifa comprende el conjunto de actividades propias y necesarias para el reordenamiento al interior de la nave, mediante el uso de las grúas de la nave o del Terminal, respecto de contenedores de 40 pies cuyo destino final no es el puerto de San Antonio. Se excluyen de este servicio los movimientos comprendidos en los Servicios sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Carga. El servicio se presta sólo a solicitud especial del representante de la nave o de la carga, cuando sea necesario

reubicar el contenedor en posiciones distintas a las asignadas originalmente por el Armador (término que incluye al planificador, capitán u operador de la nave) sea por cambios en la estiba ya efectuada por el Terminal, por restricciones de peso, por cambios de puertos de destino, por el carácter peligroso de la mercancía y otras razones similares.

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

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

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

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

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

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

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

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

□ **TAR 130: Reestibas Vía Nave de Carga General.-**

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

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

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

□ **TAR 131: Reestibas Vía Muelle de Carga General.-**

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

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

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

(b) Separación o Reparación de Carga.

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de la siguiente tarifa:

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

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

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

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

(c) Manejo de Carga de Proyecto.

El cobro de este servicio realizado por STI S.A. se hace a través de la siguiente tarifa:

□ **TAR 700. *Planificación e ingeniería de cargas de proyectos.***

La presente Tarifa corresponde a un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario o su representante para Carga de Proyecto y respecto de las cuales el Usuario o su representante han decidido asegurar su manejo de mejor forma tomando precauciones especiales para disminuir los riesgos inherentes a este tipo de operaciones, mediante un diseño y planificación específica de las mismas y la contratación de coberturas de seguros especiales. Es aplicable solo para operaciones que no estén incluidas en el Servicio Básico de Transferencia de Carga (ver la definición N° 60 en el Título I del presente Manual)

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

Forma de Cobro: El valor de la tarifa se cobrara por cada operación realizada.

(d) Trabajadores Extras por Labores No Incluidas en la Transferencia.

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de la siguiente tarifa:

□ **TAR 126: *Trabajadores Extras por Labores No Incluidas en la Transferencia.***

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

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

(e) Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo.

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

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

Se denomina “Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en la Nave” a todas las detenciones o interrupciones en las faenas de transferencia de la carga por causas imputables al Usuario, ajenas a la responsabilidad de STI S.A.

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

La 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 contarse con la autorización para el embarque de la carga.
- Por cualquier otro evento de responsabilidad de la nave, su Capitán o representante, que produzca la para de la nave y ésta sea ajena a la responsabilidad del Terminal

El cobro de esta tarifa se encuentra expresado en dólares hora por cuadrilla.

- **TAR 243: *Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en el Terminal.***

Se denominan “Tiempo Muerto, Tiempo en Espera y No Provisión de Trabajo en el Terminal” las detenciones o interrupciones en las faenas propias de tierra que se produzcan por causas imputables al Usuario, ajenas a la responsabilidad de STI S.A.

STI S.A. llevará un registro disponible para el Usuario y la Empresa Portuaria, donde anotará todas las detenciones de faenas propias de tierra, imputables al Usuario o a STI S.A. y a otros, indicando causas y responsabilidades de ello. Este registro será la base para determinar el tiempo total que se considerará para la aplicación de la tarifa TAR 243. 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.

El cobro de esta tarifa se encuentra expresado en dólares hora por cuadrilla.

(f) Fumigación de Cubiertas.

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de la siguiente tarifa:

□ **TAR 128: *Fumigación de Cubiertas.***

El servicio consiste en la fumigación de la cubierta de las naves que requieran servicios de estiba o desestiba en el Terminal y se presta, a requerimiento del Capitán de la nave o su representante, a las naves de determinados tráficos que provengan o hayan recalado en puertos que la Autoridad declare peligrosos para estos efectos, con el objeto de prevenir el ingreso de plagas o insectos al país. Este servicio se origina por regulaciones propias de la Autoridad local, por norma nacional del SAG o del Servicio Nacional de Salud y se efectuará con personal, procedimientos y productos autorizados y regulados por la Autoridad competente.

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

(g) Tránsito Ciclo Completo.

El cobro de este servicio por STI S.A. se hace a través de la siguiente tarifa:

□ **TAR 129: *Tránsito Ciclo Completo.***

Es el servicio que se presta a los contenedores provenientes de naves de Servicio de Cabotaje o de Tráfico Internacional que utilizan regularmente el Terminal, que requieren ser transbordados a otra nave de Cabotaje o Tráfico Internacional que utilice el mismo Terminal, entendiéndose que regularmente lo utilizan las líneas que recalán a lo menos 2 veces al mes.

El servicio incluye: la destrinca, la descarga, la movilización desde el costado de la nave a un Stacking transitorio, el remanejo de la unidad al interior del Terminal para su posterior traslado al Stacking definitivo de la nave de embarque, el almacenamiento y su posterior transferencia a una nave del mismo servicio en cualquier sitio del Terminal.

La tarifa contempla: los Servicios de Transferencia de Carga respectivos, 2 (dos) días de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, 1 (un) Remanejo o selección de

contenedores en el Terminal y 1 (un) Traslado de contenedores entre dos puntos en el Terminal.

(h) Reamarra de Naves.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 501: *Reamarra de Naves***

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

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

(i) Uso de Grúa de Muelle para Actividades Ajenas a la Transferencia.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 502: *Uso de Grúa de Muelle para Actividades Ajenas a la Transferencia normal de Carga.***

Es el servicio de grúa que se presta para actividades no relacionadas con los movimientos incluidos en Servicios Sujetos a Tarifas Máximas de Transferencia de Cargas movilizadas por el Terminal, tales como aprovisionamiento de naves, transferencia de repuestos, izamientos de naves pesqueras, arriendo a subcontratistas que efectúen labores de muellaje o cualquier otra no incluida en la Transferencia de Carga.

Podrán solicitar este servicio, el Armador, el Consignatario y el Embarcador o sus respectivos representantes, así como cualquier otro cliente acreditado en el Terminal.

El servicio incluye: la coordinación y programación de la faena, el personal de supervisión, el uso de la grúa de tierra y el operador de ésta.

(j) Suministro de Agua.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 503: *Suministro de Agua.-***

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

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

(k) Permanencia de Vehículos de Carga.-

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

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

Es el servicio de parqueo que se presta a los camiones o a cualquier otro vehículo destinado para carga que deba permanecer al interior del Recinto en tiempo de espera o cualquier otra razón ajena a la responsabilidad del Terminal.

Adicionalmente, estarán exentos de cobro todos aquellos vehículos cuyo exceso de permanencia se deba a alguna de las siguientes razones:

- a) Aforo físico determinado por el Servicio Nacional de Aduanas
- b) Alguna disposición de las autoridades de control que prohíba momentáneamente su salida, a saber; S.A.G., Aduana, S.N.S. u otro organismo fiscal.
- c) Razones de seguridad debidas a la carga y establecidas por la Autoridad Marítima
- d) Razones de responsabilidad del Terminal

Este servicio se inicia automáticamente una vez transcurridos los primeros 30 minutos de parqueo.

El Servicio incluye: el área de parqueo en la zona que la Terminal especifique y la documentación de la prestación del servicio.

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por hora de parqueo.

(l) Certificación y Legalización de documento.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 505: *Certificación y Legalización de documentos.-***

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

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

(m) Permiso Provisorio de Ingreso de Vehículos.-

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

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

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

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

(n) Tasa de Embarque de Pasajero.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

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

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

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.

(o) Servicio de Terminal Intermodal.

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

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

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

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

(p) Servicios al Cobre Metálico.

A estos servicios corresponden las Tarifas **TAR 601, TAR 602, TAR 603 y TAR 604** y se prestarán a las Empresas mineras que embarquen, por cualquier sitio bajo la concesión de STI S.A., cobre metálico en atados, con un peso no inferior a 1,5 Toneladas cada uno. El cobre debe ser entregado al Terminal al menos 24 horas antes del arribo de la nave. Alternativamente, los Usuarios podrán solicitar estos servicios por la vía de los Servicios Sujetos a Tarifas Máximas del Título III del presente Manual.

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

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

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

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

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

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operaciones, la programación con el cliente de las partidas a embarcar, las grúas horquilla y los tracto/camiones porteadores.

□ **TAR 603: Transferencia de Cobre.-**

Este servicio consiste en tomar el cobre desde el costado de la nave o plataforma del vehículo porteador, embarcarlo y estibarlo a satisfacción del Capitán de ésta.

El Servicio incluye: proveer el personal de supervisión, de planificación y de operación, el equipo (grúas horquillas) al costado de la nave y a bordo, los palos cobreros, el uso de las grúas de la nave y, en general, todas las actividades incluidas en la transferencia de la carga, excluido el material de trinca, que debe ser proporcionado por el Capitán de la nave.

□ **TAR 604: Area de Acopio para Cobre.**

Esta Tarifa se aplica a la entrega de un área determinada en el Terminal, por períodos delimitados de tiempo, que se conviene con las Compañías Mineras para el almacenamiento de cobre metálico a ser embarcado por el Puerto de San Antonio. Las condiciones de entrega de estos espacios, las superficies comprometidas y sus plazos, serán convenidos directamente entre STI S.A. y la Compañía Minera, el acuerdo se formalizará mediante la suscripción del contrato respectivo y se aplicará un cobro por tonelada métrica mes.

(q) **Servicio de Traspaleteo.**

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 701: Traspaleteo**

El traspaleteo es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste En la operación de acercar pallets hasta la puerta de un camión furgón o contenedor, solo para operaciones que no estén incluidas en el Servicio Básico de Transferencia de Carga (ver la definición N° 60 en el Titulo I del presente Manual

El Servicio Incluye: Proveer el personal, equipos y supervisión para este tipo de operación.

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por camión furgón o contenedor.

(r) **Servicio de Desencarpado de Camiones.**

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 702: *Desencarpado de Camiones***

El Desencarpado de camiones es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la operación de retiro de las carpas a camiones del tipo rampla.

El Servicio Incluye: Personal , Supervisión y equipos para esta operación

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por camión

(s) **Servicio Reparación de embalajes por Bulto por Tonelada**

El cobro de este Servicio Especial se hace a través de las siguientes Tarifas:

□ **TAR 703 *Reparación embalajes por bulto por Tonelada***

La Reparación de Embalajes por bulto por Tonelada es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la operación de reparación de embalajes en malas condiciones..

El Servicio Incluye: Proveer el personal , supervisión, materiales si corresponde y , equipos para este tipo de operaciones

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por Tonelada, o bien cuando se usen materiales para proveer este Servicio, se detallarán los mismos (tipo y cantidad) en la factura respectiva.

□ **TAR 704 Reparación embalajes por bulto por Unidad**

La reparación embalajes por bulto por unidad es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la operación de reparación de embalajes en malas condiciones .

El Servicio Incluye: Proveer el personal , supervisión, materiales si corresponde y , equipos para este tipo de operaciones

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por Unidad. o bien cuando se usen materiales para proveer este Servicio, se detallarán los mismos (tipo y cantidad) en la factura respectiva.

(t) **Servicio Re-enzunchado de pallets.**

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 705: *Re-enzunchado de pallets.***

El re enzunchado de pallets es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario consiste en al operación de re-enzunchado de carga.

El Servicio Incluye: Proveer el personal , supervisión , materiales si corresponde y equipos para este tipo de operaciones

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por Unidad a re-enzunchar

(u) **Servicio Separación de Vehículos en el muelle.**

El cobro de este Servicio se hace a través de la siguiente Tarifa:

□ **TAR 706: *Separación de Vehículos en el muelle***

La separación de vehículos en el muelle es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en las operaciones de separación y movimientos especiales de determinadas partidas de vehículos en el Terminal, solo para operaciones que no estén incluidas en el servicio Básico de Transferencia de Carga (Ver definición N° 60 en el Título I del presente Manual).

El Servicio Incluye: Proveer el personal de supervisión, de las operaciones y movilización para efectuar la separación de los vehículos.

Forma de Cobro: El servicio será cobrado por Tonelada

(v) **Inspección Especial al ingreso y/o salida del área de almacenamiento para contenedores de 20' y/o 40'.**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 800: *Inspección especial al ingreso y/o salida del área de almacenamiento De contenedores de 20' y/o 40'***

Es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud del Usuario y consiste en la inspección y emisión de documentos de respaldo, para contenedores que ingresan o salen del área de almacenamiento.

El servicio incluye: La inspección de la unidad según los criterios de cada cliente en particular, el personal y los equipos necesarios para realizar esta operación.

Forma de cobro: Dólares por contenedor

(w) **Almacenaje de contenedores vacíos en depósito**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 802: *Almacenaje de contenedores vacíos en depósito***

Es un Servicio especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la custodia de la unidades , sellado de las mismas, control de stock, tiempo de permanencia por línea operadora y manejo de restricciones de asignación por puertos , distintos al período de almacenaje incluido en la tarifa TTC (Tarifa de Transferencia de Contenedores), el cual tratándose del embarque es de 72 horas antes del amarre de la nave y en relación al Desembarque , 24 horas desde el Desamarre de la nave.

El servicio incluye: El cuidado de las unidades, el personaly equipos para este tipo de operaciones

Forma de cobro: Dólares por TEU por día

(x) **Manipuleo para inspección de contenedores**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 803: *Manipuleo para inspecciones de contenedores***

Es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en proveer los recursos necesarios para inspeccionar contenedores.

El servicio incluye: Proveer el personal, supervisión y equipos para la operación de manipuleo de las unidades.

Forma de cobro: Dólares por contenedor.

(y) **Habilitación del depósito para contenedores vacíos:**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 804: *Habilitación del depósito para contenedores vacíos***

Es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en destinar recursos para realizar faenas fuera del horario de operación establecido

El servicio incluye: Proveer el personal, supervisión y equipos para el correcto funcionamiento del depósito.

Forma de cobro: Dólares por Hora con un mínimo de 3 horas.

(z) **Hora Hombre (HH) reparación estructural**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 805: *Hora Hombre (HH) reparación estructural***

Es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en el la asignación del valor Hora-Hombre para realizar reparaciones estructurales en contenedores dañados.

El servicio incluye: Proveer el personal calificado para la realización de la reparación, las herramientas y equipos necesarios para la ejecución.

Para cada reparación en particular se cuantificara la cantidad de Horas-Hombre utilizadas, las cuales serán acordadas previamente con el Usuario.

Forma de cobro: Dólares por Hora-Hombre.

(aa) Hora Hombre (HH) reparación Unidad Refrigerados

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 806: *Hora Hombre (HH) reparación Unidad Refrigerados***

Es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en el valor Hora-Hombre asociados a las reparaciones que se realicen a la unidad de refrigeración de contenedores reefer dañados.

El servicio incluye: Proveer el personal calificado para la realización de la reparación, las herramientas y equipos necesarios para la ejecución.

Para cada reparación en particular se cuantificara la cantidad de Horas-Hombre utilizadas, las cuales serán acordadas previamente con el Usuario.

Forma de cobro: Dólares por Hora-Hombre.

(bb) Limpieza de contenedores

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 808: *Limpieza de contenedores***

Es un servicio especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la limpieza interior de los contenedores. Mediante utilización de maquinas especializadas.

El servicio incluye: Proveer la supervisión , personal y equipos necesarios para la operación

Forma de cobro: Dólares por TEU

(cc) **Servicio de Pre-chequeo al viaje de contenedores Refrigerados**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 809: *Servicio de Pre-chequeo al viaje de contenedores refrigerados***

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

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

Forma de cobro: Dólares por contenedor

(dd) **Copia del Manual de los Servicios**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 509: *Copia del Manual de los Servicios***

Es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en la Venta de un ejemplar o copia del Manual de los Servicios de STI

Forma de cobro: Dólares por Unidad

(ee) **Servicio de área de acopio equipos de oficina**

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 810: *Servicio de área de acopio equipos de oficina***

Es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud del Usuario y consiste en la entrega de áreas de acopio por periodos específicos de tiempo para Depósito comercial de equipos de oficina.

El Servicio Incluye: La entrega de áreas del Terminal para el almacenaje de equipos de oficina.

Unidad de cobro: Dólares por metro cuadrado por día

(ff) Servicio de coordinación (Servicio Integral)

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 811: *Servicio de coordinación (Servicio Integral)***

Es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud de Usuario y consiste en la coordinación de servicios integrados a cargas de exportación e importación

El Servicio Incluye: La coordinación de los servicios que el Usuario requiera

Unidad de cobro: Dólares por tonelada

(gg) Instalación de etiquetas IMO en contenedor

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 812: *Instalación de etiquetas IMO en contenedor***

Es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud de Usuario y consiste en la instalación de etiquetas IMO en contenedores

El Servicio incluye: Las etiquetas necesarias para un contenedor y el personal para su instalación

Unidad de cobro: Dólares por contenedor

(hh) Uso de Infraestructura y disponibilidad de equipos de emergencia a camiones que abastezcan combustible

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 813: *Uso de Infraestructura y disponibilidad de equipos de emergencia a camiones que abastezcan combustible***

Este es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud del Usuario, cuando solicita faenas de combustible vía camión y que consiste en proveer el área y disponibilidad de equipos de emergencia para realizar faenas de combustibles a naves atracadas al Frente de Atraque Molo Sur y para las cuales se establecen todas las medidas de seguridad.

El Servicio incluye: Uso de infraestructura y disponibilidad de equipos de emergencia para las faenas de combustible a naves atracadas al Frente de Atraque Molo Sur

Unidad de cobro: Dólares por Camión

(ii) Uso de personal y equipos de emergencia en caso de derrame sucedido a naves atracadas en el Terminal Molo Sur

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 814: *Uso de personal y equipos de emergencia en caso de derrame sucedido a naves atracadas en el Terminal Molo Sur***

Este es un Servicio Especial el cual se presta a solicitud del Usuario, cuando al realizar faenas de en el Frente de Atraque Molo Sur se genera una emergencia producida por un derrame y consiste en utilizar el personal y equipos de emergencia para mitigar los potenciales daños.

El Servicio incluye: Utilización de equipos disponibles en el Terminal Molo Sur en caso de derrame

Unidad de cobro:

Barreras Rígidas de bahía 15''	Metro / Día
Sistemas de Comunicación	Día
Rollos tipo de 45 metro Barreras tipo 126 Hojas tipo 45x45	Rollo Barrera Hoja
Contenedor de 20' Contenedor de 40'	Día Día
Bote tipo Zodiac	Hora

(jj) Uso de personal y equipos de emergencia en caso de siniestro sucedido a contenedores con carga peligrosa

El cobro de este servicio se realizara a través de la siguiente tarifa

□ **TAR 815: *Uso de personal y equipos de emergencia en caso de siniestro a contenedores con carga peligrosa***

Este es un Servicio Especial que se presta a solicitud del Usuario y consiste en Utilizar los equipos de emergencia para el caso de algún siniestro ocurrido a contenedores con carga peligrosa que se encuentren dentro de los recintos del Frente de Atraque Molo Sur

El Servicio incluye: Inspección de la unidad siniestrada, apertura de la unidad, desconsolidado y limpieza, uso de materiales y equipos especiales para el manejo de las mercancías peligrosas, traslados de residuos a un lugar autorizado de acuerdo a las disposiciones del Servicio Nacional de Salud (SNS) a una distancia que no supere los 120 KM del frente de Atraque Molo Sur.

El Servicio no incluye: Destrucción de residuos, permisos requeridos por la Autoridad competente, almacenamiento de residuos o de contenedores

Unidad de cobro: Dólares por contenedor.

□ **TAR 820: *Servicio de Terminal Intermodal para carga Fraccionada***

Este es un servicio que se presta a la carga Fraccionada que deba ser transferida desde carros de ferrocarril al interior del Terminal o viceversa. El servicio se presta a solicitud del transportista o del cliente usuario de ferrocarriles, y respecto de la carga Fraccionada que deba ser movilizada desde o hacia las áreas de almacenaje, stacking, pre-Stacking, zona de acopio definida del Terminal y las zonas de transferencia de carga de carros de ferrocarriles.

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

Unidad de cobro: Dólares por Tonelada

□ **TAR 821: *Permiso de acceso Personal***

El servicio consiste en la autorización para el ingreso y circulación de personas dentro del Terminal y en las naves atracadas al molo sur. La duración del permiso será de un año contado desde la fecha de otorgamiento.

Este servicio se otorga a los empleados que pertenezcan a las Líneas Navieras, Agencias de naves, Empresas de Muellaje, Agencias de Aduana como también a todas las personas que STI considere necesario para la debida identificación y control de personas conforme a las normas de seguridad del código ISPS. En relación a los trabajadores portuarios la Autoridad Marítima otorgará credenciales de acceso.

Las solicitudes deben ser tratadas directamente con el Área de Seguridad de STI

El Servicio incluye: Todas las actividades de control de las personas en las puertas de acceso al Terminal conforme a las normas de seguridad del Código ISPS y la emisión de la respectiva credencial

Unidad de cobro: Dólares por Permiso

□ **TAR 822: *Credencial de permiso de Acceso Adicional***

El servicio consiste en la entrega de una credencial adicional, a la que ya fue entregada según la TAR 821

Las solicitudes deben ser tratadas directamente con el Área de Seguridad de STI

El Servicio incluye: Emisión de la respectiva credencial

Unidad de cobro: Dólares por Permiso

□ **TAR 823: *Provisión de infraestructura preferente de atraque habilitada para cargas estratégicas de embarque regular que cuenten con capacidad limitada de almacenamiento en puerto.***

Es un servicio especial el cual consiste en la provisión de infraestructura en forma preferente, para efectos de atraque de naves que efectúen operaciones de embarque de cargas estratégicas con capacidad de almacenamiento limitada en el Puerto de San Antonio.

El Servicio incluye: El uso de infraestructura habilitada para dichos efectos

Unidad de cobro: Dólares por Tonelada

- **TAR 253:** Puesta en funcionamiento de vehículos en mal estado

Este servicio se presta a solicitud expresa del usuario cuando durante las descarga de vehículos, algunos no funcionan correctamente y requieren de servicios técnicos y mecánicos para su reparación.

El Servicio incluye: Personal y equipo especializado.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por vehículo reparado.

- **TAR 254:** Suministro de combustible a vehículos

Este servicio se presta a solicitud expresa del usuario cuando durante las descarga de vehículos, algunos no tiene combustible lo cual hace imposible la operación de descarga.

El Servicio incluye: Proveer el combustible necesario.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por cantidad de combustible suministrado.

- **TAR 255:** Remolque de vehículos.

Este servicio se presta a solicitud expresa del usuario cuando durante las descarga de vehículos, algunos no funcionan correctamente y deben ser remolcados por ser imposible su reparación.

El Servicio incluye: Personal y equipo especializado.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por vehículo remolcado.

- **TAR 256:** Cambio de neumáticos en mal estado.

Este servicio se presta a solicitud expresa del usuario cuando durante las descarga de vehículos, algunos presentan neumáticos en mal estado y deben ser reemplazados.

El Servicio incluye: Personal y equipo necesario.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por neumático reemplazado.

□ **TAR 824:** Aforo o inspección visual de carga en contenedores

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a los contenedores que transiten por el Terminal y que, por razones comerciales o de control de alguna entidad fiscalizadora (como por ejemplo; Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Surveys de certificación país de destino, Servicio Nacional de pesca, entre otros), requieran de la inspección visual de la carga al interior del contenedor. Este servicio se prestará a solicitud expresa del armador o su representante, del consignatario, del agente embarcador, del transportista emisor del conocimiento de embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva unidad.

El servicio incluye: Proveer el personal necesario y de supervisión durante la operación de aforo o inspección, el personal documental y la coordinación con Aduana o cliente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

□ **TAR 825:** Aforo o reconocimiento de contenedores con desechos industriales (a granel o no palletizado).

Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a los contenedores con desechos industriales (a granel o no palletizado). que transiten por el Terminal y que, por razones comerciales o de control de alguna entidad fiscalizadora (como por ejemplo; Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero Surveys de certificación país de destino. Servicio Nacional de pesca, entre otros), requieran de la manipulación especial de la mercancía para contabilización, chequeo, inspección, o reconocimiento. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o su representante, del Consignatario, del Agente Embarcador, del Transportista emisor del Conocimiento de Embarque o de cualquier Usuario que sea responsable de la respectiva unidad.

El servicio incluye: Proveer el personal necesario y de supervisión durante la operación de aforo o reconocimiento, la grúa horquilla y equipos especiales en la cantidad necesaria para movilizar la carga y para el caso de los reconocimientos, además el personal documental, la tarja y la coordinación con Aduana o cliente.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por TEU

- **TAR 826:** Provisión de infraestructura de atraque para naves que no realizarán transferencia de carga.

Es un servicio especial que consiste en la provisión de infraestructura para naves que solicitan sitio para realizar labores diferentes a transferencia de carga como, por ejemplo, reparaciones, inspecciones de la autoridad, de sociedades calificadoras o de compañías de seguro; también será aplicable a naves que atraquen al Terminal por orden de la autoridad marítima o tribunales de justicia

El servicio incluye: El uso de infraestructura habilitada para dichos efectos

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por evento solicitado.

- **TAR 827:** Área para inyección de gases a contenedores refrigerados.

Es el servicio que se presta a solicitud del usuario y consiste en la asignación de un área dentro del Terminal donde se realizará la inyección de gases a contenedores refrigerados.

El servicio incluye: proveer permisos al personal que realizará la inyección de gases y asignar un área dentro del Terminal para estos efectos.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

- **TAR 828:** Instalación de sellos de ventilación a contenedores refrigerados.

Es el servicio que se presta a los contenedores que son atendidos en el Terminal y requieran la instalación del sello de ventilación. Este servicio se prestará a solicitud expresa del Armador o sus representantes.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión, el registro de la unidad sellada y el trabajador que coloca el sello de ventilación que debe ser provisto por el Armador.

Forma de cobro: La tarifa se aplicará por contenedor.

TITULO V

NORMAS DE USO DEL FRENTE DE ATRAQUE

CAPÍTULO PRIMERO PLANIFICACIÓN NAVIERA

Artículo 25.-

STI S.A. asignará formalmente los sitios de atraque respecto de las naves que le soliciten Servicios en el Frente de Atraque, una vez que haya recibido de los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes, toda la información y documentación necesaria para la prestación de los mismos.

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

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

Artículo 26.-

Toda nave y/o artefacto naval que sea anunciada al Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio y requiera los servicios de STI S.A., debe tener un representante en los términos establecidos en el Código de Comercio, en la Ley de Navegación y sus respectivos reglamentos.

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

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

Artículo 27.-

Los anuncios para todo tipo de naves deberán hacerse con una antelación de (4) días. Estos anuncios tienen carácter informativo y se requieren para efectos de coordinación operativa del Terminal, el anunciar una nave no significa garantía de servicio inmediato al momento de su arribo anunciado ni menos prelación respecto a otra nave con prioridad.

Estos anuncios y sus modificaciones se harán mediante comunicación escrita dirigida al Encargado de la Planificación Naviera de STI S.A. entregada personalmente en las dependencias de STI S.A. o enviada por fax o vía e-mail a las direcciones publicadas en este Manual, en el siguiente horario: lunes a viernes (excluidos los festivos), desde las 09:00 a las 18:00 horas.

No obstante lo anterior, los Agentes de Naves deberán actualizar los tiempos estimados de arribo de la nave en forma diaria y, 24 horas antes de su arribo, deberán confirmar su hora definitiva de llegada.

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

Artículo 28.-

Junto con el anuncio, el Agente de Naves deberá entregar a STI S.A. la siguiente información:

- 1) Fecha y hora requerida para el atraque de la nave;
- 2) Las características físicas y operacionales de la nave;
- 3) Las características de la carga con indicación de su tipo y ubicación en la nave
- 4) La especificación de los servicios que se solicitarán en la atención a la nave.

Asimismo, con 48 horas de anticipación al arribo informado de la nave, el Agente acompañará, a requerimiento de STI S.A., los siguientes documentos:

- (a) Manifiesto de carga.
- (b) Plano de estiba.
- (c) Lista de carga por bodega indicando el nombre del almacenista al cual debe ser entregada.
- (d) Lista de mercancías peligrosas confeccionada conforme a las leyes y reglamentos vigentes en la materia, la que debe incluir las mercancías que se descargarán así como las que permanecerán a bordo (en tránsito).
- (e) Cualquier otro antecedente que STI S.A. considere oportuno requerir.

Antes de la apertura del programa de recepción (Stacking) el Agente acompañará, además, el Listado de Contenedores a ser Embarcados, denominado “CAL”.

Con 24 horas de anticipación al arribo informado de la nave el Agente entregará a STI S.A. el listado de contenedores de retiro directo y con 12 horas de anticipación, la declaración de cargas peligrosas de embarque, visada por la Autoridad Marítima.

Artículo 29.-

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

A su vez, STI S.A. participará diariamente y de Lunes a Sábado, en las Reuniones de Planificación Naviera que dirige EMPOR a fin de informar las naves asignadas a los Sitios 1 , 2 y 3 del Terminal y la disponibilidad en cada uno de los mismos y pondrá dicha información a disposición de los Usuarios.

Artículo 30.-

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

Artículo 31.-

Los sitios de atraque serán asignados por STI S.A. de acuerdo a los siguientes criterios de prioridad:

SITIO 1 .-

1ª Prioridad	Naves Full Container que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, a lo menos, una vez por semana en un día específico. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones se asignará tomando en cuenta, en primer lugar, a la nave que requiera ya sea para atracar o zarpar mayor calado y, en segundo lugar, a la nave que tenga mayor cantidad de movimientos programados. En igualdad de condiciones, se asignarán por estricto orden de arribo..
2ª Prioridad	Naves de Carga Fraccionada que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, en forma mensual o bimestral, y que descarguen más de 7.500 toneladas. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de tonelaje programado.
3ª Prioridad	Naves Graneleras. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.
4ª Prioridad	Otras Naves. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.

SITIO 2

1ª Prioridad	Naves Full Container que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, a lo menos, una vez por semana en un día específico. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones se asignará la nave que tenga mayor cantidad de movimientos programados. En igualdad de condiciones, se asignarán por estricto orden de arribo.
2ª Prioridad	Naves que, en forma exclusiva, embarquen más de 10.000 toneladas de carga homogénea. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de tonelaje programado.
3ª Prioridad	Naves de Carga Fraccionada que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, en forma mensual o bimestral. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de tonelaje programado.
4ª Prioridad	Naves Graneleras. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.
5ª Prioridad	Otras Naves. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.

SITIO 3

1ª Prioridad	Naves Full Container. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de movimientos programados. En igualdad de condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.
2ª Prioridad	Naves que, en forma exclusiva, embarquen más de 10.000 toneladas de carga homogénea y que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, a lo menos, en forma bimensual. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de tonelaje programado.
3ª Prioridad	Naves de Carga Fraccionada que pertenezcan a un servicio que opera naves que recalán regularmente al Terminal, en forma mensual o bimestral. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, se asignará a la nave que tenga mayor cantidad de tonelaje programado.
4ª Prioridad	Naves Graneleras. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.
5ª Prioridad	Otras Naves. En el caso de existir dos naves en las mismas condiciones, el sitio se asignará por estricto orden de arribo.

Para los efectos de determinar la prioridad por orden de arribo, se entiende por fecha y hora de arribo, la fecha y hora de fondeo de la nave certificada por la Autoridad Marítima. STI S.A. podrá exigir al Agente de Naves respectivo que le presente esta certificación.

Artículo 32.-

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

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

Artículo 33.-

En el evento que el sitio este desocupado en espera de una nave programada, éste podrá ser condicionalmente asignado a una nave que le siga en prioridad de atraque. Aceptada la condicionalidad por el Armador o su Agente, STI S.A. quedará facultado para ordenar el desatraque de la nave para la atención de otra que goce de prioridad. Esta facultad sólo se podrá ejercer si a la nave condicionada le resta más de un (1) turno de trabajo. En caso contrario, STI S.A. debe permitir el remate de las faenas antes de autorizar el atraque de la nave que tenga preferencia. Los cambios que origine el desatraque serán de responsabilidad del Agente de la Nave.

Artículo 34.-

La asignación de Sitios de Atraque sólo podrá ser alterada (i) por motivos de defensa nacional o seguridad decretadas por autoridad competente; y (ii) por recalada de naves tipo hospital, debidamente calificadas como tales por la autoridad competente, las que tendrán prioridad frente a naves comerciales.

Sin perjuicio de lo anterior, STI S.A. podrá solicitar a EMPORTE la orden de desatraque de una nave, para dar entrada a otra nave de aquellas contempladas en la programación vigente, en los siguientes casos:

- (a) Cuando la nave sufra un accidente o siniestro que comprometa la seguridad de las personas, las instalaciones portuarias, las demás naves atracadas al puerto y las mercancías depositadas. Terminado el impedimento que motivó el desatraque, la nave

será reasignada conforme a los criterios de prioridad establecidos en el presente Manual.

- (b) Cuando, con motivo de la certificación de las condiciones de las bodegas de la nave, éstas fueran rechazadas por el organismo competente y su período de reacondicionamiento implique retrasar el atraque de otras naves. Luego de certificadas las condiciones de las bodegas por el organismo competente, la nave será reasignada al primer sitio disponible.
- (c) Cuando la nave no cuente con la autorización del organismo competente para iniciar faenas por cualquier otra razón que implique retrasar el atraque de otras naves. En estos casos, la nave será reasignada al primer sitio disponible.
- (d) Cuando la nave presente fallas que le impidan trabajar en alguna de sus bodegas, prolongando la estadía programada en perjuicio de otras naves. Una vez certificada la operatividad de la nave por alguna entidad independiente, la nave será reasignada al primer sitio disponible.

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

Durante el período en que las naves permanezcan haciendo uso del Frente de Atraque, éstas no podrán efectuar reparaciones que impidan su desatraque o las maniobras para su fondeo.

Artículo 35.-

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

De no cumplirse esta orden o de cumplirse fuera del plazo fijado para el desatraque se aplicará la modalidad de multa que detalla el Reglamento de Uso de Frente de Atraque. Adicionalmente, STI S.A. se reserva el derecho a ejercer las acciones legales pertinentes en contra de la nave, su capitán y/o Agente, por los daños y perjuicios que le cause esta negativa.

EMPORT incorporará al RUFA el procedimiento para multar por incumplimientos de desatraque

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

Artículo 36.-

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

Artículo 37.-

El Agente de una nave podrá solicitar a STI S.A un tiempo adicional de trabajo respecto de una nave que, encontrándose en plena operación conforme a los turnos de trabajo programados, experimente un aumento significativo de su carga. STI S.A. podrá acceder al tiempo adicional solicitado, sólo si las naves programadas que se vean afectadas están de acuerdo. Si no es posible acceder a la solicitud, STI S.A. tendrá la facultad de solicitar a dicha nave que haga abandono del sitio según el programa inicial. Si la solicitud es acogida, el tiempo de trabajo adicional por aumento de carga no podrá exceder a 1 turno de trabajo.

Artículo 38.-

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

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

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

CAPÍTULO SEGUNDO SOLICITUDES DE SERVICIOS Y PROGRAMACIÓN DE FAENAS

Artículo 39.-

Como regla general, los requerimientos de todos los servicios y/o sus modificaciones se harán en el horario normal de atención del Terminal, esto es, de lunes a viernes, de 09.00 a 18.00 horas y sábados, de 09.00 a 15.00 horas, exceptuados los festivos-.

Los Servicios Básicos se solicitaran mediante la Solicitud de Uso de Puerto o Acta de Planificación de EPSA y el Acta de Programación de Faenas de STI, contemplados en Anexos 5 y 6, respectivamente

Los Servicios Especiales se solicitaran mediante el Acta Programación de Faenas (Anexo 6) y la Orden de Faenas (Orden de Servicio) (Anexo 7) , o cualquier otro medio escrito redactado por el cliente que especifique los datos del servicio requerido.

Una vez recibida la solicitud esta se programará y publicará a través del Acta de Programación de Faenas (Anexo 6).La programación se realizara teniendo en cuenta los criterios de eficiencia , seguridad y requerimientos especiales del Usuario.

Conforme a lo resuelto por la Dirección General del Territorio Marítimo en Ordinario N°12.200/398 de 1° de octubre de 1981, los servicios solicitados se prestarán en los siguientes turnos, distribuidos de lunes a domingo, incluidos los festivos:

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

Artículo 40.-

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

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

Artículo 41.-

El cliente o Usuario sólo podrá desistirse de un servicio o faena ya programado previo aviso dado a STI S.A. por cualquier medio escrito (fax, carta, correo electrónico etc) dentro de los siguientes horarios,

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

Artículo 42.-

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

CAPÍTULO TERCERO SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO, ACOPIO Y DEPOSITO COMERCIAL

Artículo 43.-

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

- a. STI S.A. se hará responsable de la custodia de la carga durante su permanencia en sus Almacenes, desde el momento en que la carga sea recibida física y documentalmente, hasta el momento de su entrega al porteador, al consignatario o sus representantes, todo ello de acuerdo a la legislación vigente.

- b. STI S.A. designará lugares o áreas de depósitos para la custodia y conservación de la carga, la que permanecerá dentro de sus recintos portuarios por un plazo indefinido, hasta su entrega al porteador, a los consignatarios o a quienes sus derechos representen.
- c. Al momento de recibir la carga de desembarque STI S.A. emitirá un documento formal, denominado DRES, el que deberá ser refrendado tanto por la persona que recibe la carga como por quien la entrega.
- d. La carga que se ponga a disposición de STI S.A. para su Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial, deberá ser entregada a STI S.A, sin daño o deterioros en sus envases o embalajes y sin presentar evidencias de alteración o perjuicio de su contenido. Si fuera necesario, STI S.A. podrá exigir que se hagan las reparaciones necesarias a los envases o embalajes, o exigir el reembalaje de la carga en bolsas u otros receptáculos debidamente sellados, debiendo mantenerse visibles todas las marcas y demás señas que caracterizan el bulto y su peso.
- e. Tratándose de desembarques, la carga deberá ser entregada y recibida por STI S.A. de conformidad con las normas establecidas en la Ordenanza de Aduanas y sus Reglamentos. Para estos efectos se entiende por “fecha de zarpe de la nave” la fecha y hora en que STI S.A. desamarra la última espía de la nave o, la fecha y hora del término de la faena de transferencia que motivó los Servicios sujetos a Tarifa Máxima, certificado en el documento denominado Relación de Hechos con que se da término a la descarga, aceptada por el Capitán de la Nave y el Agente de la nave.
- f. Para efectos de cobro, se entiende que los períodos de Almacenamiento, Acopio o Depósito Comercial incluidos en las Tarifas de Transferencia de Carga son: (i) tratándose del Embarque, las setenta y dos (72) horas antes del Amarre de la nave que va a recibir tal carga más el Tiempo de Ocupación de la misma, y (ii) tratándose del Desembarque, (x) el Tiempo de Ocupación de la nave , en el caso del Desembarque de graneles o, (y) veinticuatro (24) horas después del Desamarre de la nave en el caso de otra carga distinta a carga contenedorizada y de cuarenta y ocho horas (48) desde el Desamarre de la nave para el caso de la carga contenedorizada
- g. Para los efectos de la entrega de la carga de desembarque, se distingue entre cargas manifestadas por el Armador o su representante como de Retiro Directo o Retiro Indirecto y cargas de Retiro Forzoso.

Son de Retiro Directo, aquellas cargas manifestadas e inscritas por el Armador o su Agente, como de retiro directo. Estas cargas se entregarán a los consignatarios no antes de las 8 horas siguientes a su descarga ni después de las 24 horas de la

desamarra de la nave que generó el servicio de Transferencia, conforme a un programa con horario secuenciado que se publica e informa a los consignatarios con 8 horas de anticipación. Este proceso se encuentra incluido en el Servicio de Transferencia sujeto a Tarifa Máxima. Se consideran de retiro directo las cargas manifestadas a otros Depósitos Aduaneros Portuarios o Extraportuarios y los graneles que se descargan desde la nave directamente al medio de transporte terrestre, momento en el cual lo reciben sus consignatarios, contra emisión del respectivo DRES. STI S.A. procederá con la auto recepción de las Cargas de Retiro Directo que no sean retiradas por el consignatario dentro de los plazos y secuencias señalados.

- h. Son de Retiro Indirecto, aquellas cargas manifestadas e inscritas por el Armador o su Agente, como de retiro indirecto, o que caen por omisión en esta modalidad. El plazo general de depósito aduanero será de 90 días corridos y se contarán desde la fecha de recepción de las mercancías en el Terminal. Se exceptúan de lo anterior las mercancías que se depositen en tránsito, destinadas a, o provenientes de países con los cuales existen convenios especiales, las que gozarán de los plazos estipulados en dichos acuerdos. En casos calificados, este plazo podrá ser prorrogado por el Director Nacional de Aduanas, previa solicitud del Usuario. Vencido el plazo del almacenamiento, la carga entrará en presunción de abandono. (DS 1114).
- i. En el caso de embarques, la carga será entregada a STI S.A. al momento de su ingreso al Terminal conforme a un programa de recepción con horario secuenciado,...
- j. Son Cargas de Retiro o Embarque Forzoso aquellas consideradas como peligrosas, de depósito prohibido o condicionado por las Autoridades competentes; y aquellas respecto de las cuales la autoridad competente determine que por su naturaleza no pueden quedar depositadas en los recintos portuarios. Las cargas clasificadas como peligrosas o de depósito prohibido en el Terminal se contienen en el “Reglamento de Manipulación y Almacenamiento de Cargas Peligrosas en Recinto Portuario” publicado en el Diario Oficial N° 35.670 del 20 de enero de 1997.
- k. Si por impedimento de responsabilidad exclusiva de STI S.A. la carga no puede ser retirada del Almacén, el tiempo que dure el impedimento no se considerará para el cálculo del cobro del almacenamiento.
- l. STI S.A. podrá solicitar al Director Nacional de Aduanas la destrucción de la carga almacenada, en los siguientes casos: (a) cuando su depósito constituya grave peligro para sí misma o para otras mercancías depositadas; (b) cuando su depósito sea manifiestamente perjudicial o no pudiera almacenarse sin gastos desproporcionados; (c) cuando exista fundado temor que dada su naturaleza, estado o embalaje, la carga desmejore, destruya o perezca y (d) en todos los demás casos contemplados en la Ordenanza de Aduanas y sus Reglamentos.

- m. Las Tarifas por el Servicio de Almacenamiento deberán ser pagadas por quién haya solicitado el servicio; o por el dueño de la carga, su agente o representante.

CAPÍTULO CUARTO DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 44.-

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

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

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

Artículo 45.-

Por los Servicios Especiales que se soliciten a STI S.A. y que no puedan prestarse por razones no imputables a esta última, se aplicará un cobro destinado a cubrir los recursos programados y citados, que no son utilizados, cuyo monto será equivalente a la Tarifa correspondiente a Trabajadores Extras (TAR 241) del presente Manual. Este cobro no procederá cuando el interesado se desista del servicio solicitado dentro del plazo permitido en el presente Manual

Artículo 46.-

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

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

Artículo 47.-

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

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

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

Artículo 48.-

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

Artículo 49.-

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

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

Tarifs Publics 2013



Avenant n°1 en vigueur au 28 janvier 2013



Tarifs Publics

En vigueur au 28 janvier 2013

Sommaire

Sommaire	1
1. Foncier et Immobilier.....	3
1.1. Tarification de biens fonciers et immobiliers	3
1.2. Redevance de pénalités	4
2. Eclairage travail.....	5
2.1. Points lumineux fixes	5
2.2. Eclairage travail mobile	5
3. Le service des quais	5
3.1. Nettoyement du Bord à Quai (jusqu'à 25 mètres du quai).....	5
3.2. Nettoyage des terre-pleins (au-delà de 25 mètres du quai)	5
4. Les installations complexes et spécialisées	6
4.1. Appontement pétrolier	6
4.2. Poste roulier de Chef de Baie	6
5. Prestations non référencées par ailleurs.....	6
6. Informatisation portuaire	7
7. Pôle de Réparation et de Construction Navale	7
7.1. Usage de l'élévateur	7
7.2. Occupation des bers et de l'aire de carénage	7
7.3. Participation au coût de traitement des eaux de nettoyage pour le décapage complet de la coque d'un navire	8
7.4. Formes de Radoub	9
7.5. Séjour de navires à flot (Quai Camaret et Epi central du Bassin à Flot)	10
7.6. Usage de la grue TEREK	10
7.7. Location de passerelles d'accès aux navires	11
7.8. Location de terre-pleins	11
7.9. Prestations diverses.....	11
7.10. Tarif horaire des agents du Grand Port Maritime de La Rochelle.....	12
7.11. Majoration des prestations	12
8. Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI)	13
8.1. Tarif 1 : 5,25 euros HT / tonne déposée	13
8.2. Tarif 2 : Tarif 1 réduit de 20%	13
8.3. Livraisons d'une valeur inférieure ou égale à 1 tonne.....	13
9. Prestations annexes.....	14
9.1. Hydrographie	14
9.2. Dragage	14
9.3. Location de la salle de la Maquette.....	14
10. Prestations intellectuelles et études	14
11. Interventions anti-pollution	15
11.1. Mise en œuvre des moyens de lamanage.....	15
11.2. Consommables.....	15
11.3. Déploiement de barrages flottants.....	15
12. Prestations de sûreté et de sécurité.....	16
12.1. Titres d'accès	16
12.2. Avaries	16
12.3. Sécurisation réception de fonds.....	16
12.4. Visites du Port.....	16
12.5. Encadrement de tournage de films (cinéma, TV, etc.).....	16
12.6. Accueil d'événements particuliers	16
12.7. Ronde dédiée à un utilisateur spécifique	17
12.8. Tarification ISPS Niveau 1	17
13. Parking payant : 127 bd. Emile DELMAS – LA ROCHELLE.....	17

13.1.	Tarif horaire.....	17
13.2.	Forfait hebdomadaire	17
13.3.	Forfaits « abonnés ».....	17
13.4.	Forfait « soirées spectacle + nuit ».....	17
14.	Stationnement des véhicules dans l'enceinte portuaire.....	18
15.	Services ferroviaires	19
15.1.	Stationnement de wagons sur le réseau ferré portuaire	19
15.2.	Utilisation du réseau ferré portuaire.....	19

1. Foncier et Immobilier

1.1. Tarification de biens fonciers et immobiliers

La tarification de l'occupation des biens fonciers et immobiliers est définie en fonction :

- » d'une part, de la zone du Port dans laquelle se trouve le bien ;
- » d'autre part, de plusieurs critères qualifiants le bien à l'intérieur de chaque zone.

Aux tarifs de base, présentés par zone et par type de bien dans le Tableau 1 ci-après, sont appliqués, par multiplication, des coefficients de pondération dépendant du bien concerné. Cette pondération, aboutissant au prix final applicable, est déterminée par le Directoire du Grand Port Maritime de La Rochelle, pour chaque bien, foncier ou immobilier, sollicité par les clients du Port et mis à disposition dans le cadre d'une convention portant autorisation d'occupation temporaire du Domaine public maritime.

- » Les tarifs sont présentés en euros hors taxe par mètre carré et par an (€HT/m²/an).
- » Le plan global des zones est présenté ci-après et le lien vers le plan en pleine résolution est également fourni
- » Les cartes des zones (détaillées) sont annexées au présent document.

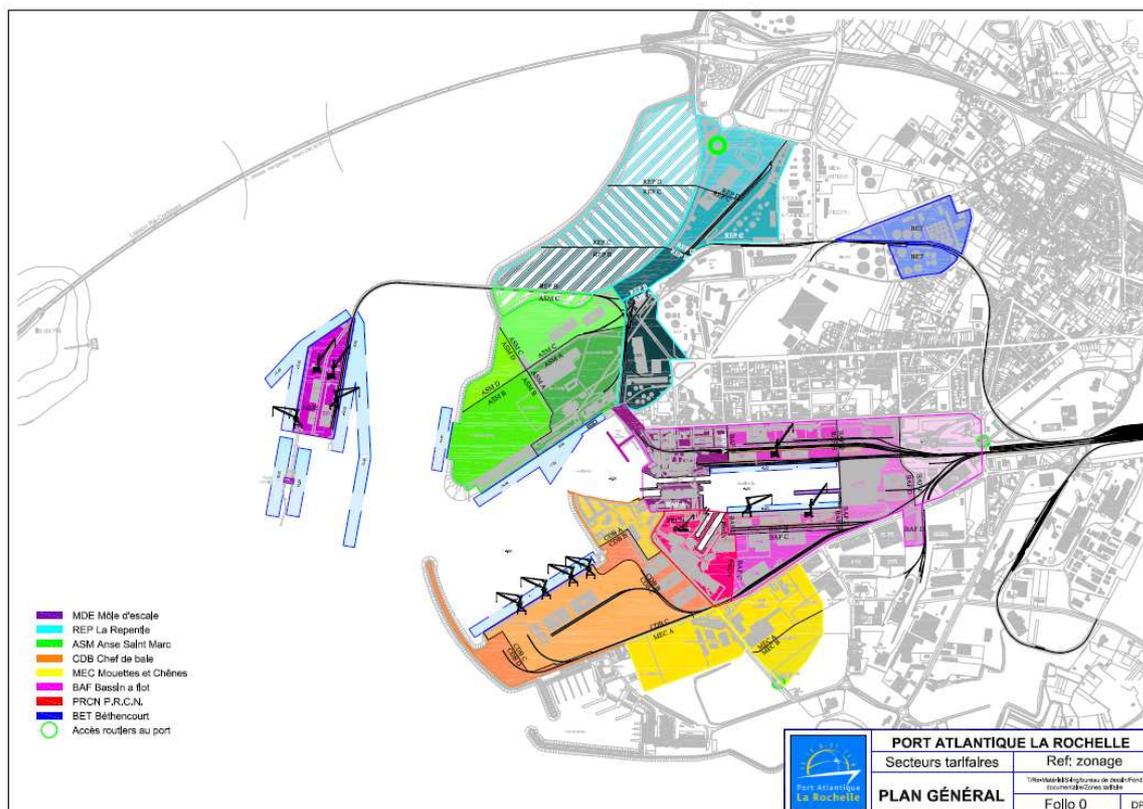
Tableau des tarifs de base par zone et par type de bien

Tableau 1 : Tarifs « Foncier et Immobilier » en €HT/m ² /an par zone et par type de bien				
Zone	Bureaux	Locaux d'activités	Entrepôts	Terre-pleins
Zone n°1 ASM-A	149,05 €	74,53 €	29,81 €	5,96 €
Zone n°1 ASM-B	188,29 €	94,13 €	37,66 €	7,53 €
Zone n°1 ASM-C	142,64 €	71,32 €	28,52 €	5,70 €
Zone n°1 ASM-D	149,77 €	74,88 €	29,95 €	5,98 €
Zone n°2 BAF-A	112,85 €	56,42 €	22,57 €	4,52 €
Zone n°2 BAF-B	140,29 €	70,15 €	28,06 €	5,62 €
Zone n°2 BAF-C	121,52 €	60,76 €	24,30 €	4,86 €
Zone n°2 BAF-D	118,72 €	59,35 €	23,75 €	4,75 €
Zone n°2 BAF-E	102,12 €	51,06 €	20,42 €	4,09 €
Zone n°3 BET	76,11 €	38,06 €	15,23 €	3,04 €
Zone n°4 CDB-A	158,09 €	79,04 €	31,62 €	6,33 €
Zone n°4 CDB-B	150,56 €	75,28 €	30,12 €	6,02 €
Zone n°4 CDB-C	182,63 €	91,31 €	36,53 €	7,30 €
Zone n°4 CDB-D	157,75 €	78,86 €	31,55 €	6,32 €
Zone n°5 MDE	142,48 €	71,24 €	28,50 €	5,70 €
Zone n°6 MEC-A	102,03 €	51,01 €	20,40 €	4,09 €
Zone n°6 MEC-B	91,58 €	45,79 €	18,32 €	3,67 €
Zone n°7 PRCN	160,31 €	80,15 €	32,06 €	6,41 €
Zone n°8 REP-A	112,07 €	56,03 €	22,41 €	4,48 €
Zone n°8 REP-B	112,07 €	56,03 €	22,41 €	4,48 €
Zone n°8 REP-C	119,50 €	59,76 €	23,90 €	4,78 €
Zone n°8 REP-D	118,74 €	59,36 €	23,75 €	4,75 €

Dénomination des zones :

- » ASM : Anse Saint-Marc
- » BAF : Bassin à Flot
- » BET : Béthencourt
- » CDB : Chef de Baie
- » MDE : Môle d'Escale
- » MEC : Mouette et Chênes
- » PRCN : Pôle de Réparation et de Construction Navale
- » REP : La Repentie

Carte des tarifs de base



La carte en pleine résolution est disponible sur la page tarifaire du site internet du PALR :

<http://www.larochelle.port.fr/tarifs.html>

1.2. Redevance de pénalités

Pour tout stockage de marchandises sans autorisation préalable du PALR ou au-delà de la période autorisée, une redevance de pénalité est applicable.

Cette redevance de pénalité correspond à cinq (5) fois le tarif applicable.

2. Eclairage travail

2.1. Points lumineux fixes

- » Par point lumineux fixe de 400 W et par heure
- » Par point lumineux fixe de 1 000 W et par heure
- » Par point lumineux fixe de 2 000 W et par heure

Tarif en €HT

3,13

7,63

15,27

2.2. Eclairage travail mobile

- » Sans carburant et par heure

Tarif en €HT

45,54

3. Le service des quais

3.1. Nettoyement du Bord à Quai (jusqu'à 25 mètres du quai)

NATURE DE L'OPERATION (NAVIRES DE COMMERCE)	Tarif en €HT
» Par m ³ de volume	0,0418€
» Minimum de perception	332,84 €
» Maximum de perception	943,01 €

Nota : Les navires ne générant aucun déchet de cargaison sont exonérés de facturation.

3.2. Nettoyage des terre-pleins (au-delà de 25 mètres du quai)

Pour les terre-pleins, cette tarification s'applique au-delà de la bande des 25 mètres du bord à quai (une facturation étant réalisée par ailleurs sur les 25 mètres du bord à quai conformément à l'article 3.1 Nettoyement du Bord à Quai).

Heures de prestation

- » Heure normale (prestation réalisée de jour, de 8h00 à 20h00) : **29,98 €HT/heure.**
- » Heure majorée (prestation réalisée de nuit, de 20h00 à 8h00) : **44,96 €HT/heure.**

L'élimination des déchets sur les zones de terre-pleins (au-delà de la zone des 25 m) reste à la charge du manutentionnaire ayant manutentionné la marchandise à l'origine des déchets.

Nota : Les prestations demandées sont acceptées et réalisées au cas par cas.

4. Les installations complexes et spécialisées

4.1. Appontement pétrolier

Prestation de mise à disposition des équipements de superstructure de l'appontement pétrolier :

- » Par tonne chargée ou déchargée : **0,2144 €HT/tonne.**

4.2. Poste roulier de Chef de Baie

	Tarif en €HT
Mise en service de la plate-forme, par escale (voir nota)	210,13
» Par véhicule de tourisme	5,24
» Par remorque de tourisme	5,24
» Par caravane de voiture de tourisme	5,24
» Par engin motorisé à deux roues	1,99
Par véhicule utilitaire affecté au transport des marchandises ou par conteneurs :	
» D'un poids total inférieur à 4 tonnes	15,00
» D'un poids total inférieur à 50 tonnes	29,98
» D'un poids total compris entre 50 tonnes et 100 tonnes	59,94
» D'un poids total compris entre 100 tonnes et 150 tonnes	89,20
Marchandises manutentionnées par roulage et subissant une rupture de charge, par « tonne nette »	1,04

Nota : La redevance de mise en service fait l'objet des abattements mentionnés ci-après, à partir du démarrage du service et sur une année, pour les navires d'un même armement, opérateur ou service commun assurant une ligne régulière commerciale :

- » De 4 à 12 escales par an : **25%**
- » De 13 à 24 escales par an : **35%**
- » Plus de 25 escales par an : **45%**

5. Prestations non référencées par ailleurs

Facturation au coût d'achat augmenté de 15% au titre des frais généraux ou de structure, et autres taxes et frais le cas échéant.

6. Informatisation portuaire

Facturation réalisée par l'Union maritime de La Rochelle aux clients de la place portuaire utilisateurs du Cargo Community System AP+ :

- ✓ Déclaration marchandise : 10,00 €HT par déclaration.
- ✓ Déclaration navire : 6,00 €HT par déclaration.

7. Pôle de Réparation et de Construction Navale

Nota : Les prestations demandées sont acceptées et réalisées au cas par cas.

7.1. Usage de l'élévateur

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Avec utilisation des bers (Manœuvre de sortie et de remise à l'eau)	
» Pour les navires de longueur inférieure à 12 m	289,49 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 12 m et 20 m	553,85 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 20 m	667,14 €
Sans utilisation des bers (Manutention sur sangles dans la darse)	
» Pour les navires de longueur inférieure à 12 m	144,74 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 12 m et 20 m	276,93 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 20 m	333,56 €

7.2. Occupation des bers et de l'aire de carénage

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Par journée	64,17 €
» Du 1 ^{er} au 7 ^{ème} jour de retard au-delà de la date de sortie prévue dans le calendrier validé par le Port, par journée	320,87 €
» Au-delà du 7 ^{ème} jour de retard au-delà de la date de sortie prévue dans le calendrier validé par le Port, par journée	641,73 €

Pénalités d'annulation de l'aire de carénage en cas de non respect du délai de prévenance de 7 jours avant la date contractuelle de sortie de l'eau

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Délai de prévenance de 7 jours respecté	0,00 €
Annulation entre le 6ème et 4ème jour compris avant la date de sortie de l'eau	
» Forfait d'annulation 1	320,87 €
Annulation entre le 3ème jour et la veille de la date de sortie de l'eau	
» Forfait d'annulation 2	641,73 €

7.3.Participation au coût de traitement des eaux de nettoyage pour le décapage complet de la coque d'un navire

A HAUTE PRESSION (P<200 BARS) SUR L'AIRE DE CARENAGE

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Pour les navires de longueur inférieure à 12 m	25,05 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 12 m et 20 m	37,56 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 20 m	56,35 €

A TRES HAUTE PRESSION (P>200 BARS) SUR L'AIRE DE CARENAGE

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Pour les navires de longueur inférieure à 12 m	626,08 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 12 m et 20 m	939,12 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 20 m	1 408,67 €

A HAUTE PRESSION (P<200 BARS) DANS LES FORMES

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Pour les navires de longueur inférieure à 50 m	92,41 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 50 m et 75 m	149,70 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 75 m	224,55 €

A TRES HAUTE PRESSION (P>200 BARS) DANS LES FORMES

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Pour les navires de longueur inférieure à 50 m	2 310,23 €
» Pour les navires de longueur comprise entre 50 m et 75 m	3 742,37 €
» Pour les navires de longueur supérieure à 75 m	5 613,83 €

7.4. Formes de Radoub

Prestations liées aux navires

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Assèchement des formes après l'entrée d'un navire	
» Forme 1	2 278,97 €
» Forme 2	1 485,35 €
Occupation des formes par un navire par jour	
» Forme 1	604,20 €
» Forme 2	377,62 €
» Du 1 ^{er} au 7 ^{ème} jour de retard au-delà de la date de sortie prévue dans le calendrier validé par le Port, par journée : <ul style="list-style-type: none"> o Forme 1 o Forme 2 	1 460,52 € 805,10 €
» Au-delà du 7 ^{ème} jour de retard au-delà de la date de sortie prévue dans le calendrier validé par le Port, par journée : <ul style="list-style-type: none"> o Forme 1 o Forme 2 	3 701,74 € 2 265,63 €
<p>Dans le cadre d'une opération de mise à sec d'un navire, des prestations complémentaires peuvent être assurées et pilotées par le GPMLR.</p> <p>Ces prestations n'entrant pas dans le cadre des services usuellement proposés par le GPMLR, elles nécessitent l'intervention de prestataires extérieurs.</p> <p>Dans ce cas, lesdites prestations seront facturées au coût réel, augmenté des frais de traitement et de gestion conformément au paragraphe 5. Prestations non référencées par ailleurs.</p> <p>Avant toute validation de la commande auprès du ou des prestataire(s) extérieur(s), elles seront soumises préalablement à l'accord formel du client. En cas de refus du client, la faisabilité des opérations pourra être remise en cause par le GPMLR.</p>	<p>Facturation au coût réel augmenté des frais de traitement et de gestion conformément au paragraphe 5. Prestations non référencées par ailleurs.</p>

Prestations liées à la préparation des formes et de l'attinage

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Assèchement et maintien au sec des formes pour la préparation de l'attinage	
» Forme 1	1 485,35 €
» Forme 2	818,78 €
Pour chaque jour de maintien au sec après assèchement	
» Forme 1	604,20 €
» Forme 2	377,62 €

Pénalités d'annulation des formes en cas de non respect du délai de prévenance de 7 jours avant la date contractuelle d'assèchement

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» Délai de prévenance de 7 jours respecté	0,00 €
Annulation entre le 6ème et 4ème jour compris avant la date d'assèchement	
» Forme 1	1 460,52 €
» Forme 2	805,10 €
Annulation entre le 3ème jour et la veille de la date d'assèchement	
» Forme 1	3 701,74 €
» Forme 2	2 265,63 €

7.5.Séjour de navires à flot (Quai Camaret et Epi central du Bassin à Flot)

Pour tout séjour de navire à flot sur le Quai Camaret et sur l'Epi Central du Bassin à Flot, il sera appliqué le tarif prévu à l'alinéa a), point 1, du *Chapitre 4. Redevance de stationnement des navires des Droits de Port 2012*.

Par exception à l'alinéa a) du *Chapitre 4. Redevance de stationnement des navires des Droits de Port 2012*, cette tarification à flot, à des fins de construction et de réparation navale, sera applicable dès le premier jour de stationnement.

7.6. Usage de la grue TEREX

» Taux horaire avec personnel de conduite	128,38 €
---	-----------------

7.7. Location de passerelles d'accès aux navires

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Navires en réparation dans les formes	
» Pose de la passerelle	78,05 €
» Par jour d'utilisation	18,87 €
Navires en réparation sur l'aire de carénage	
» Fourniture d'échelle, par jour	7,55 €

7.8. Location de terre-pleins

PRESTATIONS	Tarif en €HT
» par m ² et par jour d'occupation (minimum de 100 m ²)	0,26 €

7.9. Prestations diverses

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Fourniture d'un service d'alimentation électrique	
» Période hivernale : du 1 ^{er} novembre au 31 mars. Tarifé sur la base du kWh consommé, par kWh	0,3165 €
» Période estivale : du 1 ^{er} avril au 31 octobre. Tarifé sur la base du kWh consommé, par kWh	0,2042 €
» Minimum de perception	50 kWh
Fourniture d'eau, le m³	
» Par m ³	3,27 €
» Minimum de perception	5 m³
Fourniture de main-d'œuvre / heure / agent Pour le nettoyage du site après utilisation	Selon tarif horaire du personnel
Coût d'évacuation des déchets	
» DIB, la tonne (minimum 100 kg)	128,27 €
» Déchets souillés, le kilo (minimum 10 kg)	1,38 €
Eclairage mobile	
Voir 2.1 Points lumineux fixes	Pour mémoire

7.10. Tarif horaire des agents du Grand Port Maritime de La Rochelle

Les prestations sont réalisées après analyse au cas par cas des demandes et suivant la disponibilité de l'équipe.

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Heure normale >> 08h-12h, 14h-18h, du lundi au vendredi >> 08h-12h, le samedi	26,37 €
Heure majorée de type 1 >> 06h-08h, 12h-14h, 18h-20h, du lundi au vendredi >> 06h-08h, 12h-14h le samedi	46,74 €
Heure majorée de type 2 >> 05h-06h, 20h-22h, du lundi au vendredi >> 05h-06h, 14h-20h, le samedi	65,92 €

7.11. Majoration des prestations

Majoration des prestations en % applicable sur les montants des prestations en heures normales. Les prestations sont réalisées après analyse au cas par cas des demandes et suivant la disponibilité de l'équipe.

Majoration de type 1 >> 06h-08h, 12h-14h, 18h-20h, du lundi au vendredi >> 06h-08h, 12h-14h, le samedi >> Applicable sur toutes les prestations	+30%
Majoration de type 2 >> 05h-06h, 20h-22h, du lundi au vendredi >> 05h-06h, le samedi >> Applicable sur toutes les prestations	+40%

8. Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI)

Deux tarifs différents sont applicables aux dépôts de déchets de BTP au sein de l'ISDI gérée par le Grand Port Maritime de La Rochelle.

8.1. Tarif 1 : 5,25 euros HT / tonne déposée

Ce tarif est appliqué aux volumes régulièrement déposés à l'ISDI. La prestation du Grand Port Maritime de La Rochelle comprend :

- » La pesée des déchets
- » Le contrôle des déchets avant mise en dépôt
- » Le contrôle lors de la mise en dépôt
- » La réception des déchets sur l'aire de dépôt
- » L'exploitation du dépôt
- » L'enfouissement ultérieur, par le Grand Port Maritime de La Rochelle, des déchets en casier (coût = 1,29 €HT /tonne).

En cas de panne du pont bascule, le tarif 1 devient : 6,83 €HT/m³ déposé. Ce tarif est calculé en tenant compte d'une densité moyenne pour les déchets inertes de 1,3 tonne/m³ appliqué au tarif 1 à la tonne déposée.

8.2. Tarif 2 : Tarif 1 réduit de 20%

Ce tarif s'applique pour toute opération ponctuelle ayant les caractéristiques suivantes :

- » Une mise en dépôt sur un temps limité : rythme de 20 000 tonnes déposées en moins de 2 semaines contiguës (hors samedi et dimanche)
- » Le fournisseur est unique
- » La date de commencement de l'opération est fixée par le Grand Port Maritime de La Rochelle.

La prestation du Grand Port Maritime de La Rochelle comprend :

- » La pesée des déchets
- » Le contrôle des déchets avant mise en dépôt
- » Le contrôle des déchets lors de la mise en dépôt
- » L'enfouissement par le Grand Port Maritime de La Rochelle des déchets en casier.

8.3. Livraisons d'une valeur inférieure ou égale à 1 tonne

Ces livraisons sont traitées comme suit : les clients se verront informés par voie d'affichage que pour tout dépôt inférieur ou égale à 1 tonne, il sera demandé un règlement forfaitaire au comptant de 6,00 €TTC auquel les clients ne pourront se soustraire que par l'ouverture d'un compte client, en cas de dépôts de faible tonnage mais répétitifs. Ce montant correspond au montant TTC du Tarif 1 avec application d'un taux de TVA de 19,6%.

9. Prestations annexes

9.1. Hydrographie

Prix d'une prestation d'hydrographie : **396,35 €HT/jour.**

Ce prix comprend : la préparation du matériel, le temps d'aller et de retour, l'acquisition de données, le traitement des données et le rapport. La prestation sera évaluée en fonction du temps nécessaire à l'accomplissement de la prestation.

9.2. Dragage

Prix d'une prestation de dragage : **922,74 €HT/heure.**

Ce prix comprend : le temps de déplacement avec la drague, le temps de dragage, l'équipage en 5j/7 seulement. Il ne comprend pas par exemple une éventuelle embauche temporaire de marins supplémentaires pour travailler sur un rythme de travail de type 6j/7 ou 7j/7.

En aucun cas, il ne comprend les frais de traitement des déchets de dragage.

9.3. Location de la salle de la Maquette

La demi-journée : **184,24 €HT.**

La journée : **237,06 €HT.**

10. Prestations intellectuelles et études

Le Port fournit gratuitement de nombreux indicateurs de trafic. Il s'agit notamment des documents suivants :

- » Documents mensuels, trimestriels et annuels prévus au « référentiel technique pour la transmission électronique des statistiques portuaires » détaillés au JO du 31/08/2010, annexe de l'arrêté du 06/07/2010.
- » Documents déjà formalisés transmis hebdomadairement aux établissements de presse.
- » Liasse détaillée des tonnages du Port transmis au Ministère, à la Préfecture, aux autres Ports et éventuellement autres établissements publics.
- » Tableau détaillé des escales par convention de terminal.
- » Indicateurs de suivi de tonnages diffusés via le support de communication internet du GPMLR.

Toute demande supplémentaire de statistiques relatives aux tonnages transités par le Port de La Rochelle ou d'études particulières fera l'objet d'une facturation, sur la base des éléments définis ci-après.

Indicateurs déjà suivis par le GPMLR

- » Liste mensuelle des navires (avec mention des tonnages et du quai) :
 - 510,50 €HT par mois, sur la base d'une requête par semaine.
- » Liste des tonnages par poste à quai :
 - 510,50 €HT par mois, sur la base d'une requête par semaine.

Indicateurs non suivis par le GPMLR

Chaque autre demande fera l'objet d'un devis basé sur le nombre d'heures de travail associées, au tarif de **91,89 €HT/heure**. Le délai de transmission de l'étude se fera avec un délai de dix (10) jours ouvrés ou plus.

Ce taux de facturation de base est majoré à **112,31 €HT/heure** si le délai demandé par le client de transmission de l'étude est compris entre 4 et 9 jours ouvrés.

Ce taux de facturation de base est majoré à **122,52 €HT/heure** si le délai demandé par le client de transmission de l'étude est compris entre 2 et 4 jours ouvrés.

11. Interventions anti-pollution

Nota : Les prestations demandées sont réalisées en fonction des disponibilités du prestataire.

11.1. Mise en œuvre des moyens de lamanage

- » Par heure et par personne (aux frais réels de la facturation).
- » Par heure et par vedette utilisée (aux frais réels de la facturation).

11.2. Consommables

PRESTATIONS	Tarif en €HT
Rouleaux d'absorbants pour hydrocarbures, par mètre de rouleau (1 rouleau = 50 mètres)	97,00 €
Feuilles absorbantes pour hydrocarbures (par feuille)	0,37 €
Produits absorbants pour hydrocarbures, type flocon ou bandelette en sac de 9 kg (par sac)	45,35 €
Flocons absorbants pour hydrocarbures en sac de 10 kg (par sac)	96,74 €
Barrage absorbant de 3 mètres pour hydrocarbures (par barrage)	28,08 €
Barrage absorbant de 3 mètres pour hydrocarbures avec jupe lestée (par barrage)	137,49 €

11.3. Déploiement de barrages flottants

Amenée et repli : 1 123,10 €HT, comprenant :

- » La mise à disposition d'une vedette du service du lamanage.
- » La mise à disposition d'un équipage, soit un Patron / Mécanicien et un matelot.
- » La mise à disposition d'une personne à terre pour assurer le défilement du barrage et son amarrage en cale.
- » Le reconditionnement du barrage dans son conteneur.

Location journalière du barrage :

- » Barrage FLEXI MP500 (bassin à flot) : 62,79 €HT/ jour/barrage (105 mètres)
- » Barrage BARRACUDA 420 (avant-port) : 117,93 €HT/jour/barrage (300 mètres)
- » Barrage BALEAR 323 (appontement pétrolier) : 141,51 €HT/jour/barrage (300 mètres)

Nettoyage et/ou réparation du barrage : selon devis, avec un minimum forfaitaire de 600,00 €HT, comprenant :

- » Mise à terre du barrage sur la cale du BF01 avec un camion cabestan et trois agents.
- » Réparation ou changement de tronçons, si nécessaire.
- » Nettoyage des deux faces à l'eau douce.
- » Reconditionnement du barrage dans le conteneur.
- » Transfert du conteneur vers la cale et remise en place à son poste (selon facturation du prestataire).

12. Prestations de sûreté et de sécurité

12.1. Titres d'accès

Délivrance initiale

	Tarif (en €HT)	Unité
Titre d'accès temporaire de courte durée	0,00	Par badge
Titre d'accès temporaire (validité 2 mois, renouvelable une fois)	15,00	Par badge
Titre d'accès temporaire (renouvellement)	15,00	Par badge
Titre d'accès permanent (validité d'une année du 1 ^{er} février au 31 janvier, à renouveler avant le 15 janvier de l'année N+1)	30,00	Par badge

Réémission suite à perte ou vol, en cas de non-restitution ou de non-perception

Titre d'accès temporaire de courte durée	15,00	Par badge
Titre d'accès temporaire	15,00	Par badge
Titre d'accès permanent (validité d'une année du 1 ^{er} janvier au 31 décembre, à renouveler avant le 31 janvier de l'année N+1)	30,00	Par badge

12.2. Avaries

Mesures conservatoires d'urgence (alternat, balisage, etc.), gestion de dossier (rédaction PV, accompagnement expertises, réalisation devis, suivi facturation)	255,25	Forfait
Accueil secours	0,00	Forfait

12.3. Sécurisation réception de fonds

Préparation de la réception, mise à disposition d'espace sécurisé, liaison avec les convoyeurs	81,68	Forfait
--	-------	---------

12.4. Visites du Port

Accompagnement dans des lieux particuliers, campagnes de photographies, etc. (sauf invitation par le Port)	51,05	Par heure
--	-------	-----------

12.5. Encadrement de tournage de films (cinéma, TV, etc.)

Phases préparatoires (nombre de jours déterminés sur devis)	510,50	Par jour
Encadrement tournage (heures de jour : 7h00-22h00)	61,26	Par heure
Encadrement tournage (heures de nuit : 22h00-7h00)	76,58	Par heure
Majoration des prestations		
• les dimanches et jours fériés	+100%	
• au-delà de la 8 ^{ème} heure et jusqu'à la 10 ^{ème} heure	+25%	
• au-delà de la 10 ^{ème} heure	+50%	

12.6. Accueil d'événements particuliers

Mise en place procédure particulière, accueil personnalisé (écran, montage accueil réservé)	76,58	Forfait
---	-------	---------

12.7. Ronde dédiée à un utilisateur spécifique

Le service chargé de la sûreté du Grand Port Maritime de La Rochelle assure, 24h/24, 7 jours/7, 365 jours/an des rondes de surveillance aléatoire sur le site portuaire, bénéficiant à l'ensemble des usagers et clients. Toutefois, le service chargé de la sûreté peut, à la demande d'un client, fournir une prestation de surveillance sur un point spécifique de la zone portuaire, nécessitant une attention particulière. Cette prestation dédiée, en complément des rondes planifiées par le service chargé de la sûreté, est facturée aux clients selon les modalités suivantes :

Passage du rondier pour vérifier un point spécifique 15,32 Par ronde

12.8. Tarification ISPS Niveau 1

Navires de croisière avec embarquement et/ou débarquement de 25 passagers ou plus

Escale de navire de la « Catégorie 1 Paquebots » définie dans le document des Droits de Port 2012 avec embarquement et/ou débarquement de 25 passagers ou plus au départ et/ou à l'arrivée de La Rochelle.

5 173,41 Forfait par jour d'escale

Sur les navires des Catégories 1 à 12

Pour mémoire.

13. Parking payant : 127 bd. Emile DELMAS – LA ROCHELLE

13.1. Tarif horaire

Durée	Tarif
0h00 à 0h15	0,00 €TTC
0h15 à 1h00	0,80 €TTC
1h00 à 1h30	1,30 €TTC
1h30 à 2h00	1,80 €TTC
2h00 à 2h30	2,30 €TTC
2h30 à 3h00	2,80 €TTC
3h00 à 3h30	3,30 €TTC
3h30 à 4h00	3,80 €TTC
4h00 à 6h00	4,30 €TTC
6h00 à 8h00	4,80 €TTC
8h00 à 10h00	5,30 €TTC
10h00 à 12h00	5,80 €TTC
12h00 à 24h00	8,80 €TTC

13.2. Forfait hebdomadaire

45,00 €TTC pour une période de 7 jours pleins.

13.3. Forfaits « abonnés »

1. Mensuel : 70 €TTC.
2. Trimestriel : 185 €TTC.
3. Annuel : 690 €TTC.

13.4. Forfait « soirées spectacle + nuit »

2,50 €TTC pour toute entrée après 19h30 le soir et sortie avant 7h30 le lendemain matin.

14. Stationnement des véhicules dans l'enceinte portuaire

Tout véhicule des catégories poids-lourd (PTAC > 3,5 tonnes : tracteurs, semi-remorques, camion, remorque, ensembles routiers composés d'un tracteur et d'une semi-remorque attelée ou d'un camion et d'une remorque attelée) ou camping-cars stationnant sur le domaine public maritime du Grand Port Maritime de La Rochelle, soit sur les parkings P1 et P2 de Basse-Bretagne, soit dans l'enceinte portuaire contrôlée en période nocturne (20h00 – 6h00) doit être titulaire d'un titre de stationnement horodaté délivré au Poste Central de Sûreté Jeumont.

Les véhicules susmentionnés devront stationner sur la ou les aire(s) de stationnement matérialisée(s) et prévue(s) à cet effet.

Les véhicules légers (PTAC < 3,5 tonnes), hors camping-cars, sont exonérés de la présente redevance de stationnement.

Le stationnement sur les parkings P1 et P2 de Basse-Bretagne est interdit du vendredi 20h00 au lundi 6h00.

Les véhicules des catégories susmentionnées stationnant sur des espaces mis à disposition des clients du Port dans le cadre de Conventions portant autorisation d'occupation temporaire du Domaine public maritime du Grand Port Maritime de La Rochelle ou de Conventions de terminal en cours de validité ne sont pas soumis à cette tarification. Les titulaires desdites conventions ont la charge de la régulation de la circulation et du stationnement sur les emprises de leurs conventions.

La tarification de la redevance de stationnement est établie comme suit :

- Validité d'une nuit : 5 €TTC.
- Validité d'un week-end (du vendredi soir 20h00 au lundi matin 6h00, soit 3 nuits consécutives) : 10 €TTC.
- Validité d'un mois (30 jours calendaires) : 70 €TTC.
- Validité d'une année (365 jours calendaires) : 690 €TTC.

En cas de non paiement de la redevance de stationnement, les véhicules contrevenants seront **immobilisés** et redevables d'une **redevance majorée** d'un montant fixé comme suit :

- Non-paiement de la redevance de stationnement : 50,00 €TTC.
- Stationnement interdit sur les parkings P1 et P2 de Basse-Bretagne : 100,00 €TTC.

Le paiement de la redevance de stationnement et de la redevance de stationnement majorée se fait par paiement au comptant en échange du titre de stationnement horodaté remis au Poste Central de Sûreté Jeumont. Les modes de paiement acceptés sont : cartes de crédit (Visa, MasterCard), espèces (Euros) et chèques en Euros sur une banque française.

En matière de responsabilités quant au stationnement sur le domaine public maritime du Grand Port Maritime de La Rochelle, soit sur les parkings P1 et P2 de Basse-Bretagne, soit dans l'enceinte portuaire contrôlée, le Port n'a ni obligation de résultat ni obligation de moyens. En aucun cas, la responsabilité du Port, en cas de sinistre notamment sur les biens et les marchandises, ne saurait être engagée.

Le Port n'a pas la garde des véhicules stationnés dans son enceinte et, à ce titre, se dégage de toute responsabilité en cas de sinistre. Les véhicules stationnés doivent être assurés par leur propriétaire notamment pour la couverture des dommages causés aux tiers.

15. Services ferroviaires

15.1. Stationnement de wagons sur le réseau ferré portuaire

Il est établi une tarification du stationnement des wagons dont les modalités précises sont déterminées dans le « Règlement de stationnement de wagons sur les voies ferrées portuaires » édité par le Port et publié sur son site internet (en particulier, les plans référencés dans le tableau ci-dessous).

La grille tarifaire ci-après présente les tarifs journaliers du stationnement par voie, en fonction de la durée du stationnement : la courte durée s'entend pour des stationnements de 15 jours ou moins, la longue durée s'entend pour des stationnements de 16 à 45 jours au maximum et la très longue durée s'entend pour des stationnement de 46 à 180 jours au maximum, ce en fonction des voies.

Au-delà de respectivement 15, 45 ou 180 jours et conformément au règlement ci-avant mentionné, le stationnement devra faire l'objet d'une nouvelle demande au Port et la deuxième période de stationnement sera facturée indépendamment.

Référence	Description des Voies	Longueur	Durée autorisée	Marchandise Portuaire Tarifs en €HT/jour	Marchandise Non Portuaire Tarifs en €HT/jour
A1-V07C	Voie n°7 (Vaugoin)	600	Courte	70,45 €	105,67 €
A2-V09C	Voie n°9 (Vaugoin)	404	Courte	47,44 €	71,15 €
A3-V18C	Voie n°18 (Vaugoin)	458	Courte	53,78 €	80,66 €
A4-V20C	Voie n°20 (Vaugoin)	458	Courte	53,78 €	80,66 €
A5-V26C	Voie n°26 (Jeumont)	81	Courte	9,51 €	14,27 €
A6-V26L	Voie n°26 (Jeumont)	81	Longue	7,03 €	10,54 €
A7-V26T	Voie n°26 (Jeumont)	81	Très longue	5,98 €	8,96 €
A8-V28C	Voie n°28 (Jeumont)	204	Courte	23,95 €	35,93 €
A9-V28L	Voie n°28 (Jeumont)	204	Longue	17,70 €	26,56 €
B1-V28T	Voie n°28 (Jeumont)	204	Très longue	15,05 €	22,57 €
B2-V30C	Voie n°30 (Jeumont)	155	Courte	18,20 €	27,30 €
B3-V30L	Voie n°30 (Jeumont)	155	Longue	13,45 €	20,18 €
B4-V30T	Voie n°30 (Jeumont)	155	Très longue	11,43 €	17,15 €
B5-V32C	Voie n°32 (Jeumont)	155	Courte	18,20 €	27,30 €
B6-V32L	Voie n°32 (Jeumont)	155	Longue	13,45 €	20,18 €
B7-V32T	Voie n°32 (Jeumont)	155	Très longue	11,43 €	17,15 €
B8-V9JC	Voie n°9 (Jeumont)	503	Courte	59,06 €	88,59 €
B9-VTiC	Voie Tiroir (Saint Maurice)	528	Courte	62,00 €	92,99 €
C1-VTiL	Voie Tiroir (Saint Maurice)	528	Longue	45,82 €	68,73 €
C2-VE3C	Voie d'évitement n°3 (Chef de Baie)	490	Courte	57,53 €	86,30 €
C3-VE3L	Voie d'évitement n°3 (Chef de Baie)	490	Longue	42,52 €	63,79 €
C4-VC1C	Voie COFAZ 1	302	Courte	35,46 €	53,19 €
C5-VC1L	Voie COFAZ 1	302	Longue	26,21 €	39,31 €
C6-VTRC	Voie de terre (La Repentie)	600	Courte	70,45 €	105,67 €
C7-V5GC	Voir n°5 (Gare)	271	Courte	31,82 €	47,73 €
C8-V7GC	Voie n°7 (Gare)	95	Courte	11,15 €	16,73 €
C9-V13C	Voie n°13 (Gare)	117	Courte	13,74 €	20,61 €
D1-VPOC	Voie du Port (Chef de Baie)	568	Courte	66,69 €	100,04 €

15.2. Utilisation du réseau ferré portuaire

- ✓ Cas général d'utilisation du réseau ferré portuaire pour le transport, le chargement et/ou le déchargement de marchandises portuaires sur le réseau ferré portuaire, ou à destination ou en provenance d'une ITE raccordée au réseau ferré portuaire : **0,00 €HT**
- ✓ Cas particulier des circulations d'ensembles roulants n'assurant pas le transport, le chargement et/ou le déchargement de marchandises portuaires sur le réseau ferré portuaire, ou de marchandises à destination ou en provenance d'une ITE raccordée au réseau ferré portuaire (trains de marchandises non-portuaires ; rames de transports de passagers – AGV,

TGV, Corail, trains de banlieue, tramways, etc. ; rames de chantier ; etc.) ou de travaux pour le compte du Port : **2 000,00 €HT par entrée sur le réseau ferré portuaire**



BP 70394 - 17001 La Rochelle Cedex 1
Tél. 33 (0)5 46 00 53 60 - Fax 33 (0)5 46 43 19 28
www.larochelle.port.fr
contact@larochelle-port.eu

Tarifario de ENAPU S.A.()****SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES****TARIFARIO**

Enero 2013
Versión N° 22
Modificado por Acuerdo N° 035/12/2012/D
Vigente a partir del 24.01.2013

(*)Tipo de cambio referencial = 2.769

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**Art. 101** Aceptación de las tarifas

El uso por parte de los usuarios de la infraestructura de uso público y los servicios públicos que brindan los Terminales Portuarios de la Empresa constituye la aceptación expresa de las tarifas, normas y demás disposiciones establecidas en el presente Tarifario.

Ninguna persona natural o jurídica, de derecho público o privado, que utilice la mencionada infraestructura o los servicios públicos a que se refiere el párrafo precedente puede ser exonerada del pago de los importes tarifarios respectivos.

Art. 102 Criterios de Aplicación Tarifaria

Para la facturación y cobro por el uso de la infraestructura y la prestación de los servicios establecidos en el presente Tarifario, se consideran los siguientes conceptos:

a. Factores Monetarios:

- Nuevo Sol (S/.) : Unidad monetaria del Perú
- Dólar (US\$) : Unidad monetaria de los Estados Unidos de Norteamérica
- La fracción monetaria igual o superior a cincuenta céntimos se equipara al entero inmediato superior, la fracción menor no se considera.

b. Unidades de Cobro:

- Arqueo Bruto : Es el que figura como tal en el certificado internacional extendido de acuerdo al Convenio Internacional sobre Arqueo de Naves de 1969
- Eslora Máxima : Longitud de la nave que consta en el Certificado de Matrícula expedido por el Estado de Abanderamiento.
- Tonelada de peso : Unidad de peso de 1,000 kilogramos

c. Fracción de unidades:

1. De día

Toda fracción de día se considera como día completo.

2. De hora

Toda fracción de hora se considera como hora completa.

d. Disponibilidad portuaria:

La atención de los servicios se realiza durante las 24 horas de días ordinarios, domingos y feriados.

Art. 103 (Dejado sin efecto por acuerdo de directorio N° 064/07/99/D)

Art. 104 Acceso al Terminal Portuario

Los Terminales Portuarios proporcionarán el libre acceso a los usuarios así como a sus equipos o equipos de particulares y vehículos de transporte de carga, cuando requieran ingresar al Terminal para la prestación de determinados servicios portuarios o el cumplimiento de sus funciones. La autorización de ingreso y utilización de los equipos particulares, se sujetará a las condiciones establecidas por la Empresa.

Art. 105 Solicitud de servicios

- a. La solicitud de cualquier servicio comprendido en el presente Tarifario, será efectuada por el representante del usuario o su representante legalmente autorizado, que se encuentre inscrito en el registro del Terminal.
- b. El usuario asumirá el siguiente pago por cada trabajador nombrado:

	Tarifa US\$	IGV (**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por hora hombre			
Terminales Portuarios	12.00	2.16	39.21

En los casos de:

1. Cuando a solicitud del usuario el personal nombrado para determinada jornada extraordinaria de trabajo, no sea utilizado durante la jornada parcial o completa.
2. Cuando por causas imputables a la nave, no fuera posible la iniciación de las operaciones de atraque, desatraque, abarloadamiento, desabarloadamiento o cambio de sitio, dentro del término de sesenta (60) minutos contados a partir de la hora fijada en la solicitud del servicio. Si la programación para otras naves requiriese de los servicios antes indicados, el Terminal podrá dejar sin efecto la prioridad que correspondía a la nave causante del retardo, posponiendo su turno del servicio requerido al lugar que le designe la Administración.
3. Cuando se utilice personal del Terminal cuyo importe no está incluido en la tarifa de los servicios brindados o aquellos servicios adicionales que no están establecidos específicamente, en cualquier jornada de trabajo.
4. Cuando el Agente de Aduana, o quien actúe como tal, solicite los servicios del Terminal para que se le entregue o reciba cualquier clase de carga, cuando la nave no se encuentre en operación. Se recuperará las horas extraordinarias de los trabajadores que son nombrados fuera del horario operativo establecido en cada Terminal Portuario.

c.

El Agente Marítimo asumirá el siguiente pago cuando no cumpla con la fecha límite programada para el ingreso de carga al Terminal - Cut Off:

	Tarifa US\$	IGV (**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por hora hombre			
Carga Fraccionada - Por Ton.	3.00	0.54	9.80
Carga Rodante - Por unidad	100.00	18.00	326.74
Carga Solida a granel - Por Ton.	5.00	0.90	16.34
Carga Líquida a granel - Por Ton.	1.46	0.26	4.77
Contenedores a granel - Por unidad	100.00	18.00	326.74

Art. 106	Facturación y pago de los servicios
-----------------	--

a. Facturación

La facturación de los servicios y otros establecidos en el presente Tarifario, se efectuará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

El importe mínimo facturable será de tres y 00/100 dólares americanos (US\$ 3.00).

En el caso de los Terminales Portuarios de la Amazonía, la facturación de los servicios a la nave y carga de Cabotaje será en moneda nacional, utilizando el tipo de cambio promedio ponderado venta establecido por la Superintendencia de Banca y Seguros del primer día útil del semestre, ajustado con la media del tipo de cambio promedio proyectado para el semestre de los supuestos macroeconómicos emitidos por el FONAFE – MEF.

b. Pagos

Los Servicios Regulados y los no Regulados proporcionados por los Terminales Portuarios serán pagados de acuerdo a lo establecido en la Directiva que emita la Gerencia General de ENAPU S.A.

c. Recargos

Cheques devueltos por el Banco

Se aplicará un recargo del Uno por Ciento (1%) sobre el importe de cheques girados por usuarios a la orden del Terminal, que los Bancos devuelvan por falta de fondos o por cualquier otra causa. El importe mínimo del recargo será de US\$ 10.00 y el importe máximo US\$ 200.00 o su equivalente, en moneda nacional.

Mora

Se aplicará el interés moratorio y compensatorio equivalente a la tasa activa de moneda extranjera (TAMEX) que publica la Superintendencia de Banca y Seguros en el Diario Oficial "El Peruano", sobre el monto de las facturas emitidas por el Terminal no canceladas por los usuarios dentro de los plazos establecidos.

d. Créditos

La administración del Terminal Portuario podrá autorizar que el cobro de los servicios portuarios se efectúe en forma fraccionada o diferida, conforme a las disposiciones contenidas en la Directiva Administrativa que emita la Gerencia General, previa evaluación y aprobación del Comité de Créditos.

e. Anulación o Cambio de Factura

La anulación o cambio de factura que se produzca por causas imputables al usuario estará sujeta al pago de US\$ 15,00 más I.G.V. por cada factura que se anule o cambie.

Art. 107 Limitación al otorgamiento del servicio

La Administración del Terminal podrá suspender los servicios al Usuario que no cumpla con pagar los importes que adeude, salvo que dicha deuda sea materia de reclamación.

Art. 108 Cobro adelantado

La Administración del Terminal podrá disponer el cobro adelantado de los servicios portuarios en casos debidamente justificados. La Empresa normará la presente disposición.

Art. 109 Contravención a las disposiciones reglamentarias

El incumplimiento de las disposiciones por parte de los usuarios, los transportistas o particulares en general, que afecten las actividades de los Terminales, dará lugar a la aplicación de las medidas establecidas en los Reglamentos de Operaciones y de Seguridad.

Art. 110 Facultades de las Administraciones de los Terminales Portuarios

- a. Los Gerentes y Administradores de los Terminales Portuarios quedan facultados para autorizar descuentos al importe de las tarifas y ampliar los plazos libres de pago de almacenaje, establecidos en el presente Tarifario. La Empresa normará la presente facultad mediante Directiva de Gerencia General.
- b. Asimismo, las Administraciones de los Terminales Portuarios podrán disponer los cobros que correspondan a la expedición de Foto – Control, Pases de Vehículo, Certificación Oficial, Copias o Duplicados, Uso de Casillas para correspondencia, así como aquellos servicios no considerados en el presente Tarifario, que no incidan directamente en la operación.

Art. 111 Cargos por no ocupar o desocupar el amarradero y por cancelación del Anuncio de Atraque de Naves

(DEJADO SIN EFECTO POR ACUERDO DE DIRECTORIO N° 056/07/2011/D)

CAPÍTULO II TARIFAS**Sección I Servicios Regulados****Art. 201** Servicio de Amarre y Desamarre de Naves

	Tarifa IGV (**)		Tarifa(*)
	US\$	US\$	S/. inc IGV
Por cada operación			
Naves de travesía Internacional			
Terminal Portuario de Iquitos	50.00	Exonerado	138.45
Demás Terminales Portuarios	200.00	Exonerado	553.80
Naves de tráfico de cabotaje			
Terminal Portuario de Iquitos	16.95	3.05	55.38
Demás Terminales Portuarios	67.80	12.20	221.53

Art. 202 Uso de Amarradero

	Tarifa US\$	IGV (**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
a. Naves de Travesía Internacional			
1. Naves de Alto Bordo: Por metro de eslora-hora			
Terminales Portuarios de Chimbote y Gral. San Martín	0.50	Exonerado	1.38
Terminal Portuario de Salaverry	0.80	Exonerado	1.38
Terminal Portuario de Ilo	0.70	Exonerado	1.38
Terminal Portuario de Iquitos	0.20	Exonerado	1.38
2. Naves menores de hasta 80 metros de eslora: Por Nave/Día	100.00	Exonerado	276.90
b. Naves de Tráfico de Cabotaje			
1. Naves de Alto Bordo: Por metro de eslora-hora			
Terminales Portuarios de Chimbote y Gral. San Martín	0.17	0.03	0.56
Terminal Portuario de Salaverry	0.27	0.05	0.88
Terminal Portuario de Ilo	0.24	0.04	0.78
Terminal Portuario de Iquitos	0.07	0.01	0.23
2. Naves menores de hasta 80 metros de eslora: Por Nave/Día	33.90	6.10	110.77
3. Barcazas, Chatas y similares Por Embarcación / Día			
Terminales portuarios de Iquitos y Yurimaguas.	3.39	0.61	11.08
c. Remolcadores y embarcaciones de bahía.			
Por embarcación / Día	33.90	6.10	110.77

Art. 203	Uso de Muelle
-----------------	----------------------

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa (*) S/. inc IGV
a. TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (Concesionado por Terminales Portuarios Euroandinos S.A.C. que entró en funcionamiento el 06.10.2009)			
b. TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY			
1. Comercio Internacional:			
Por Tonelada de Peso::			
Carga Fraccionada	6.80	1.22	22.22
Carga Rodante	15.00	2.70	49.01
Carga Sólida a Granel	2.00	0.36	6.53
Carga Sólida a Granel con equipo de Terminal	3.50	0.63	11.44

Carga Líquida a Granel	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	60.00	10.80	196.05
Contenedores vacíos de 20 pies	15.00	Exonerado	41.54
Contenedores con carga de 40 pies	90.00	16.20	294.07
Contenedores vacíos de 40 pies	25.00	Exonerado	69.23

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	2.92	0.53	9.54
Carga Rodante	6.45	1.16	21.07
Carga Sólida a Granel	0.86	0.15	2.81
Carga Sólida a Granel con equipo del Terminal	1.51	0.27	4.93
Carga Líquida a Granel	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	25.80	4.64	84.30
Contenedores vacíos de 20 pies	6.45	1.16	21.07
Contenedores con carga de 40 pies	38.70	6.97	126.45
Contenedores vacíos de 40 pies	10.75	1.94	35.12

3. Transbordo:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	3.40	Exonerado	9.41
Carga Rodante	7.50	Exonerado	20.77
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	30.00	Exonerado	83.07
Contenedores vacíos de 20 pies	7.50	Exonerado	20.77
Contenedores con carga de 40 pies	45.00	Exonerado	124.61
Contenedores vacíos de 40 pies	12.50	Exonerado	34.61

4. Servicio a Pasajeros Turista

Por cada pasajero	6.00	1.08	19.60
-------------------	------	------	-------

c. TERMINALES PORTUARIOS DE CHIMBOTE Y GENERAL SAN MARTÍN**1. Comercio Internacional:**

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada - Chimbote	5.00	0.90	16.34
Carga Fraccionada - Gral. San Martín	4.00	0.72	13.07
Carga Rodante	15.00	2.70	49.01
Carga Sólida a Granel	2.00	0.36	6.53
Carga Líquida a Granel	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	50.00	9.00	163.37
Contenedores vacíos de 20 pies	15.00	Exonerado	41.54
Contenedores con carga de 40 pies	80.00	14.40	261.39
Contenedores vacíos de 40 pies	25.00	Exonerado	69.23

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada - Chimbote	2.15	0.39	7.02
Carga Fraccionada - Gral. San Martín	1.72	0.31	5.62
Carga Rodante	6.45	1.16	21.07
Carga Sólida a Granel	0.86	0.15	2.81
Carga Líquida a Granel	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	21.50	3.87	70.25
Contenedores vacíos de 20 pies	6.45	1.16	21.07
Contenedores con carga de 40 pies	34.40	6.19	112.40

Contenedores vacíos de 40 pies	10.75	1.94	35.12
--------------------------------	-------	------	-------

3. Transbordo:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada - Chimbote	2.50	Exonerado	6.92
Carga Fraccionada - Gral. San Martín	2.00	Exonerado	5.54
Carga Rodante	7.50	Exonerado	20.77
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	25.00	Exonerado	69.23
Contenedores vacíos de 20 pies	7.50	Exonerado	20.77
Contenedores con carga de 40 pies	40.00	Exonerado	110.76
Contenedores vacíos de 40 pies	12.50	Exonerado	34.61

4. Servicio a Pasajeros Turista

Por cada pasajero	6.00	1.08	19.60
-------------------	------	------	-------

d. TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

Concesionado a APM Terminals Callao S.A. (DEJADO SIN EFECTO POR ACUERDO DE DIRECTORIO N° 056/07/2011/D)

e. TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI (Dejado sin efecto por acuerdo de directorio N° 085/09/99/D)**f. TERMINAL PORTUARIO DE ILO****1. Comercio Internacional:**

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	4.00	0.72	13.07
Carga Rodante	25.00	4.50	81.69
Carga Sólida a Granel	2.00	0.36	6.53
Carga Líquida a Granel	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	60.00	10.80	196.05
Contenedores vacíos de 20 pies	15.00	Exonerado	41.54
Contenedores con carga de 40 pies	90.00	16.20	294.07
Contenedores vacíos de 40 pies	25.00	Exonerado	69.23

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	1.72	0.31	5.62
Carga Rodante	10.75	1.94	35.12
Carga Sólida a Granel	0.86	0.15	2.81
Carga Líquida a Granel	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	25.80	4.64	84.30
Contenedores vacíos de 20 pies	6.45	1.16	21.07
Contenedores con carga de 40 pies	38.70	6.97	126.45
Contenedores vacíos de 40 pies	10.75	1.94	35.12

3. Transbordo:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	2.00	Exonerado	5.54
Carga Rodante	12.50	Exonerado	34.61
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	30.00	Exonerado	83.07
Contenedores vacíos de 20 pies	7.50	Exonerado	20.77
Contenedores con carga de 40 pies	45.00	Exonerado	124.61
Contenedores vacíos de 40 pies	12.50	Exonerado	34.61

4. Servicio a Pasajeros Turista:

Por cada pasajero	6.00	1.08	19.60
-------------------	------	------	-------

g. DEMÁS TERMINALES PORTUARIOS**1. Comercio Internacional:**

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	2.50	0.45	8.17
Carga Rodante	14.00	2.52	45.74
Carga Sólida a Granel	2.00	0.36	6.53
Carga Líquida a Granel	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	60.00	10.80	196.05
Contenedores vacíos de 20 pies	13.00	Exonerado	36.00
Contenedores con carga de 40 pies	90.00	16.20	294.07
Contenedores vacíos de 40 pies	21.00	Exonerado	58.15

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	1.08	0.19	3.53
Carga Rodante	6.02	1.08	19.67
Carga Sólida a Granel	0.86	0.15	2.81
Carga Líquida a Granel	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	25.80	4.64	84.30
Contenedores vacíos de 20 pies	5.59	1.01	18.26
Contenedores con carga de 40 pies	38.70	6.97	126.45
Contenedores vacíos de 40 pies	9.03	1.63	29.50

3. Transbordo:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	1.25	Exonerado	3.46
Carga Rodante	7.00	Exonerado	19.38
Por Contenedor:			
Contenedores con carga de 20 pies	30.00	Exonerado	83.07
Contenedores vacíos de 20 pies	6.50	Exonerado	18.00
Contenedores con carga de 40 pies	45.00	Exonerado	124.61
Contenedores vacíos de 40 pies	10.50	Exonerado	29.07

Art. 204 Descarga y Embarque de contenedores con Gruas Portico de Muelle

DEJADO SIN EFECTO CON ACUERDO DE DIRECTORIO N°056/07/2011/D

. Seccion II Servicios No Regulados

Art. 205 Servicio de Remolcaje

Tarifa	IGV US\$	Tarifa(*)
US\$		S/. inc
		IGV

a. Naves de travesía Internacional			
Por unidad de Arqueo Bruto de las Naves y Por Cada Remolcador.			
Terminal Portuario de Salaverry	0.070	Exonerado	0.19
Demas Terminales Portuarios	0.040	Exonerado	0.11
b. Naves de tráfico de Cabotaje			
Por unidad de Arqueo Bruto de las Naves y Por Cada Remolcador.			
Terminal Portuario de Salaverry	0.070	Exonerado>	0.19
Demas Terminales Portuarios	0.040	Exonerado	0.11

Art. 206 Servicio de Transferencia

a. TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY, CHIMBOTE, GENERAL SAN MARTÍN E ILO.

1. Comercio Internacional:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	1.50	0.27	4.90
Carga Sólida a granel	1.15	0.21	3.76
Carga Rodante	3.00	0.54	9.80
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	15.00	2.70	49.01
Contenedores de 40 pies	15.00	2.70	49.01
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	7.50	Exonerado	20.77
Contenedores de 40 pies	10.00	Exonerado	27.69

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.65	0.12	2.12
Carga Sólida a granel	0.49	0.09	1.60
Carga Rodante	1.29	0.23	4.21
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	6.45	1.16	21.07
Contenedores de 40 pies	6.45	1.16	21.07
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	3.23	0.58	10.55
Contenedores de 40 pies	4.00	0.72	13.07

3. Transbordo

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.75	Exonerado	2.08
Carga Rodante	1.50	Exonerado	4.15
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	7.50	Exonerado	20.77
Contenedores de 40 pies	7.50	Exonerado	20.77
Por Contenedor vacío:			

Contenedores de 20 pies	3.75 Exonerado 10.38
Contenedores de 40 pies	5.00 Exonerado 13.85

b. TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO.

(DEJADO SIN EFECTO CON ACUERDO DE DIRECTORIO N° 056/07/2011/D)

c. DEMÁS TERMINALES PORTUARIOS.

1. Comercio Internacional:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.50	0.09	1.63
Carga Sólida a granel	0.50	0.09	1.63
Carga Rodante	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	7.50	1.35	24.51
Contenedores de 40 pies	7.50	1.35	24.51
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	5.00 Exonerado		13.85
Contenedores de 40 pies	5.00 Exonerado		13.85

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.22	0.04	0.72
Carga Sólida a granel	0.22	0.04	0.72
Carga Rodante	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	3.23	0.58	10.55
Contenedores de 40 pies	3.23	0.58	10.55
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	2.15	0.39	7.02
Contenedores de 40 pies	2.15	0.39	7.02

3. Transbordo

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.25 Exonerado		0.69
Carga Rodante	0.50 Exonerado		1.38
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	3.75 Exonerado		10.38
Contenedores de 40 pies	3.75 Exonerado		10.38
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	2.50 Exonerado		6.92
Contenedores de 40 pies	2.50 Exonerado		6.92

Art. 207 Servicio de Manipuleo

Tarifa	IGV(**)	Tarifa(*)
US\$	US\$	S/. inc
		IGV

a. TERMINALES PORTUARIOS DE SALAVERRY, CHIMBOTE, GENERAL SAN MARTÍN E ILO.

1. Comercio Internacional:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	1.50	0.27	4.90
Carga Sólida a granel	1.50	0.27	4.90
Carga Rodante	3.00	0.54	9.80
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	20.00	3.60	65.35
Contenedores de 40 pies	20.00	3.60	65.35
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	10.00	Exonerado	27.69
Contenedores de 40 pies	15.00	Exonerado	41.54

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.65	0.12	2.12
Carga Sólida a granel	0.65	0.12	2.12
Carga Rodante	1.29	0.23	4.21
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	8.60	1.55	28.10
Contenedores de 40 pies	8.60	1.55	28.10
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	4.30	0.77	14.05
Contenedores de 40 pies	6.45	1.16	21.07

3. Transbordo

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.75	Exonerado	2.08
Carga Rodante	1.50	Exonerado	4.15
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	10.00	Exonerado	27.69
Contenedores de 40 pies	10.00	Exonerado	27.69
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	5.00	Exonerado	13.85
Contenedores de 40 pies	7.50	Exonerado	20.77

b. TERMINAL PORTUARIO DEL (DEJADO SIN EFECTO CON ACUERDO DE CALLAO DIRECTORIO N° 056/07/2011/D**c. DEMAS TERMINALES PORTUARIOS****1. Comercio Internacional**

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.50	0.09	1.63
Carga Sólida a granel	0.50	0.09	1.63
Carga Rodante	1.00	0.18	3.27
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	7.50	1.35	24.51
Contenedores de 40 pies	7.50	1.35	24.51
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	5.00	Exonerado	13.85
Contenedores de 40 pies	5.00	Exonerado	13.85

2. Cabotaje:

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.22	0.04	0.72
Carga Sólida a granel	0.22	0.04	0.72
Carga Rodante	0.43	0.08	1.40
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	3.23	0.58	10.55
Contenedores de 40 pies	3.23	0.58	10.55
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	2.15	0.39	7.02

Contenedores de 40 pies	2.15	0.39	7.02
-------------------------	------	------	------

3. Transbordo

Por Tonelada de Peso:			
Carga Fraccionada	0.25 Exonerado		0.69
Carga Rodante	0.50 Exonerado		1.38
Por Contenedor con carga:			
Contenedores de 20 pies	3.75 Exonerado		10.38
Contenedores de 40 pies	3.75 Exonerado		10.38
Por Contenedor vacío:			
Contenedores de 20 pies	2.50 Exonerado		6.92
Contenedores de 40 pies	2.50 Exonerado		6.92

Art. 208 Almacenamiento de carga.
--

Plazo**a. Plazos Libres de Pago****1. Terminales Portuarios de Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado**

La carga en general tendrá un plazo libre de pago del servicio de almacenaje, de diez(10) días, salvo los siguientes casos:

Carga de Importación	5 Días
Contenedores Vacíos de Comercio Internacional	15 Días
Carga Peligrosa - No Explosivos de la Clase 1 del Código IMDG	3 Días
Carga de Cabotaje	3 Días

2. Terminal Portuario del Callao

(DEJADO SIN EFECTO CON ACUERDO DE DIRECTORIO N° 056/07/2011/D)

3. Terminales Portuarios de Ilo

Carga de Importación	15 Días
Carga de Exportación	30 Días
Carga de Transbordo	15 Días
Carga de Cabotaje, Incl. vacíos	10 Días
Contenedores vacíos de Comercio Internacional	30 Días
Contenedores vacíos de Transbordo	15 Días
Carga Peligrosa - No Explosivos de la Clase 1 del Código IMDG	3 Días
Concentrado de Estaño	30 Días
Carga de Bolivia, en general	30 Días
Carga para Bolivia, en general	60 Días
Contenedores vacíos de/para Bolivia	30 Días

4. Terminales Portuarios de Salaverry, Chimbote, Gral. San Martín, Chicama, Huacho y Supe

Carga de Importación	15 Días
Carga de Exportación	15 Días
Carga de Transbordo	15 Días
Carga de Cabotaje, Incl. vacíos	10 Días
Contenedores vacíos de Comercio Internacional y Transbordo	15 Días
Carga Peligrosa - No Explosivos de la Clase 1 del Código IMDG	3 Días
Carga de Bolivia, en general - T.P. Ilo	30 Días
Carga para Bolivia, en general - T.P. Ilo	60 Días
Contenedores vacíos de/para Bolivia - T.P. Ilo	30 Días

5. Intra - Terminal

			2 Días
Tarifa	IGV(**)	Tarifa(*)	
US\$	US\$	S/. inc	
		IGV	

b. TARIFAS.**1. Comercio Internacional****Por Tonelada de Peso / Día:****Carga Fraccionada**

- Primer Período	0.40	0.07	1.31
- Segundo Período	0.60	0.11	1.96
- Tercer Período	0.80	0.14	2.61

Carga Rodante

- Primer Período	4.00	0.72	13.07
- Segundo Período	6.00	1.08	19.60
- Tercer Período	8.00	1.44	26.14

Carga sólida a granel

- Primer Período	0.05	0.01	0.16
- Segundo Período	0.07	0.01	0.23
- Tercer Período	0.09	0.02	0.29

Por T.E.U. / Día:**Contenedores con Carga**

- Primer Período	5.00	0.90	16.34
- Segundo Período	7.50	1.35	24.51
- Tercer Período	10.00	1.80	32.67

Contenedores Vacíos

- Primer Período	2.50	0.45	8.17
- Segundo Período	3.50	0.63	11.44
- Tercer Período	5.00	0.90	16.34

2. Cabotaje**Por Tonelada de Peso / Día:****Carga Fraccionada**

- Primer Período	0.17	0.03	0.56
- Segundo Período	0.26	0.05	0.85
- Tercer Período	0.34	0.06	1.11

Carga Rodante

- Primer Período	1.72	0.31	5.62
- Segundo Período	2.58	0.46	8.43
- Tercer Período	3.44	0.62	11.24

Carga sólida a granel

- Primer Período	0.02	0.004	0.07
- Segundo Período	0.03	0.01	0.10
- Tercer Período	0.04	0.01	0.13

Por T.E.U. / Día:**Contenedores con Carga**

- Primer Período	2.15	0.39	7.02
- Segundo Período	3.23	0.58	10.55
- Tercer Período	4.30	0.77	14.05

Contenedores Vacíos

- Primer Período	1.08	0.19	3.53
- Segundo Período	1.51	0.27	4.93
- Tercer Período	2.15	0.39	7.02

3. Carga de Transbordo**Por Tonelada de Peso / Día**

Carga Fraccionada			
- Primer Período	0.80	0.14	2.61
- Segundo Período	1.20	0.22	3.92
- Tercer Período	1.60	0.29	5.23
Por T.E.U. / Día			
Contenedores con Carga			
- Primer Período	10.00	1.80	32.67
- Segundo Período	15.00	2.70	49.01
- Tercer Período	20.00	3.60	65.35
Contenedores Vacíos			
- Primer Período	2.50	0.45	8.17
- Segundo Período	3.50	0.63	11.44
- Tercer Período	5.00	0.90	16.34

Art. 209 Uso de Equipos, Embarcaciones y Material de Trabajo

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Hora:			
a. Equipos de manipuleo y tracción			
Absorbente portátil	75.00	13.50	245.06
Cargador frontal	40.00	7.20	130.70
Carro de Linea	10.00	1.80	32.67
Empujador frontal - Buldózer	19.00	3.42	62.08
Grúa - Hasta 20 toneladas	50.00	9.00	163.37
Grúa - Más 20 toneladas	80.00	14.40	261.39
Locomotora Diesel	70.00	12.60	228.72
Montacargas - Hasta 7,000 libras	25.00	4.50	81.69
Montacargas - Hasta 44,093 libras (20TM)	30.00	5.40	98.02
Montacargas - de más de 44,093 libras (20TM)	50.00	9.00	163.37
Portacontenedor - contenedor lleno	80.00	14.40	261.39
Portacontenedor - contenedor vacío	50.00	9.00	163.37
Faja Transportadora	100.00	18.00	326.74
Tractor	25.00	4.50	81.69
Camión con plataforma	40.00	7.20	130.70
Barredora - 3 horas min. Facturable	30.00	5.40	98.02
Motobomba o Electrobomba	20.00	3.60	65.35
Autobomba	30.00	5.40	98.02
Vagonetas - Hasta 2 toneladas	1.00	0.18	3.27
Más de 2 toneladas	5.00	0.90	16.34
Otros equipos no especificados	20.00	3.60	65.35
b. Equipos de pesaje.			
Balanza - Por pesada.	6.00	1.08	19.60
c. Embarcaciones.			
Lancha	45.00	8.10	147.03
Lancha especializada(control de derrame y/o del área acuática y otros afines)	105.00	18.90	343.08
Remolcador	300.00	54.00	980.23
Remolcador T.P. Salaverry	400.00	72.00	1306.97
Remolcador Por Caballo de Fuerza (HP) / Día	1.00	0.18	3.27
d. Material de Trabajo.			
Material de Trabajo, en General por hora	4.00	0.72	13.07

Art. 210 Ocupación de Muelles o Areas

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
a. Ocupación de Muelles			
Por Metro Cuadrado / Día	0.30	0.05	0.98
b. Ocupación de Áreas			
1. Carga Fraccionada			
Por Metro Cuadrado / Día	0.30	0.05	0.98
2. Carga Rodante			
Por Unidad / Día			
- Automóviles y Camionetas	2.50	0.45	8.17
- Ómnibus y Camiones	11.00	1.98	35.94
- Equipos pesados y otros	15.00	2.70	49.01

Art. 211 Suministro de Energía Eléctrica

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
a. Contenedores Refrigerados.			
Por Contenedor / Hora	1.50	0.27	4.90

El Terminal podrá optar, en los casos que convenga con el Usuario, por aplicar el cobro local vigente del suministro público, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V

b. Naves, Locales y Oficinas:

El importe del cobro local vigente, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V

Art. 212 Suministro de Agua, Servicio Telefonico, Abastecimiento de Combustible y Retiro de Residuos Oleosos

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
a. Suministro de Agua			
1. Locales y Oficinas			
El importe del cobro local vigente, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V.			
2. Naves de bandera nacional o extranjera			
Por Tonelada de peso	3.14	0.57	10.26
b. Servicio Telefónico			
El importe del cobro local vigente, más el veinte por ciento (20%) por concepto de Gastos de Administración y dieciocho por ciento (18%) por I.G.V			
c. Abastecimiento de Combustible y Retiro de Residuos Oleosos			
Por Camión	50.00	9.00	163.37

Art. 213 Consolidacion o desconsolidacion de contenedores

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por cada servicio de llenado o vaciado del Contenedor			
a. Contenedor de 20'	60.00	29.91	196.05
b. Contenedor de 40'	90.00	44.86	294.07

Art. 214 Desglose de conocimiento de embarque

	Tarifa US\$	IGV (**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Desglose	20.00	3.60	65.35

Art. 215 Uso de barreras de contención en operaciones de embarque y descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Nave / días o fracción de día	242.00	43.56	790.72

Si la nave tiene una estadía mayor a las 24 horas(1 día) el cobro se hará a razón de US\$ 10.00 por hora adicional.

Art. 216 Area de uso alternativo para depósito temporal de contenedores

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Contenedor lleno o vacío de 20 pies Por Contenedor	7.00	1.26	22.87
Contenedor lleno o vacío de 40 pies Por Contenedor	11.00	1.98	35.94

El pago a aplicar si exceden el plazo establecido en la directiva emitida por la Gerencia General sobre la "Permanencia de Carga en Lugares de Uso Temporal autorizados por ENAPU S.A., será el siguiente:

Descarga/Embarque de Contenedores de 20' ó 40' lleno o vacío			
Por Contenedor			
Por cada exceso de hora	1.00	0.18	3.27

Art. 217 Pernocte de Camiones

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por cada vehículo	20.00	3.60	65.35

Art. 218 Servicio Integrado - Transferencia y Manipuleo - Con Sistema SPARCS

. Dejado sin efecto con Acuerdo de Directorio N° 056/07/2011/D

Art. 219 Transmisión Nota de Tarja Electrónica

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por cada Nota de Tarja:			
a. Sistema Informático, Equipo Inalámbrico y Personal del Terminal	1.30	0.23	4.25
b. Sistema Informático y Personal del Terminal, Equipo Inalámbrico del Privado	1.00	0.18	3.27
c. Sistema Informático y Equipo Inalámbrico del Terminal, Personal del Privado	0.50	0.09	1.63
d. Sistema Informático del Terminal, Personal y Equipo Inalámbrico del Privado	0.20	0.04	0.65
e. Transmisión a Aduana	1.00	0.18	3.27

Art. 220 Uso de Grúas Pórtico de Muelles

Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
----------------	-----------------	-----------------------------

Dejado sin efecto con Acuerdo de Directorio N° 056/07/2011/D

Art. 221 Barrido de Contenedor Vacío

	Tarifa US\$	IGV (**) US\$	Tarifa (*) S/. inc IGV
Por Contenedor de 20 pies ó 40 pies	7.00	1.26	22.87

Art. 222 Servicio de Lavado de Contenedores
--

Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
----------------	-----------------	-----------------------------

Por contenedor

Lavado Simple

a. Contenedor de 20 pies	20.00	3.60	65.35
b. Contenedor de 40 pies	25.00	4.50	81.69

Art. 223 Monitoreo de Contenedores Reefers

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Contenedor	10.00	1.80	32.67

Art. 224 Atención de emergencias, derrames en el mar e incidentes con materiales peligrosos, incendios en naves amarradas a la Instalación portuaria o en Bahía y otros similares

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Cotización			

Art. 225 Otros servicios no indicados en el Tarifario

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Por Cotización			

. Seccion III Servicios Integrados Opcionales con Grúas Pórtico del Muelle Norte, Amarraderos A-B

Art. 240 Descarga y Embarque - Facturación a la Nave

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Dejado sin efecto con Acuerdo de Directorio N° 056/07/2011/D			

Art. 241 Descarga y Embarque - Facturación a la Carga

	Tarifa US\$	IGV(**) US\$	Tarifa(*) S/. inc IGV
Dejado sin efecto con Acuerdo de Directorio N° 056/07/2011/D			

(**) Nota: Las Tarifas publicadas en el presente Tarifario se encuentran sujetas al marco normativo del Decreto Supremo N° 040-2009-EF que modifica el numeral 3 del Apéndice II del T.U.O. de la Ley del IGV e ISC y normas modificatorias (17/02/2009). En ese sentido, sólo se exonerará del IGV a los servicios facturados a los Transportistas de Carga Internacional.

CAPÍTULO III NORMAS DE LOS SERVICIOS

Art. 301	Servicios regulados
-----------------	----------------------------

Aplicaciones de las tarifas.

a. Servicio de amarre o desamarre de naves.

Por cada operación de amarre o desamarre de la nave.

b. Uso de Amarradero.

1. Naves de Alto Bordo.

Por Metro de Eslora/Hora (Eslora Máxima de la Nave) durante el tiempo que la nave permanezca amarrada a muelle; y, se computa a partir de la hora en que pase la primera espía, en la operación de Atraque, hasta que largue la última espía, en la operación de Desatraque.

Las naves que recalen en el T.P. Gral San Martín para realizar operaciones de Transbordo, estarán sujetas al pago del 50% de la tarifa establecida.

2. Naves menores de hasta 80 metros de eslora

La tarifa establecida por día podrá ser aplicada en períodos de cada seis (6) horas y se computará a partir de la hora en que la nave haga uso del amarradero.

La tarifa establecida por el Artículo 202, inciso b, numeral 3, será aplicada en los Terminales Portuarios de Iquitos y Yurimaguas, cuando la embarcación realice actividades comerciales de descarga o embarque de mercancía. Si realizara actividades distintas a las mencionadas, la embarcación estará sujeta a la tarifa establecida por el Artículo 202, inciso b, numeral 2 del presente Tarifario.

3. Remolcadores y embarcaciones de bahía

Los Remolcadores y Embarcaciones de Bahía se sujetarán a la aplicación de las tarifas establecidas para las naves de Cabotaje, en tanto realicen su tráfico en aguas territoriales peruanas.

4. Naves de la Autoridad Marítima

No estarán afectas al pago de la tarifa de Uso de Amarradero cuando, en cumplimiento de sus funciones, deban amarrar a muelle. De ser requerido el amarradero por una nave mercante, éste deberá ser desocupado, contrariamente, la nave de la Autoridad Marítima asumirá el pago de la tarifa correspondiente, a partir de la hora de su requerimiento.

c. Uso de Muelle.

1. La tarifa cubre la utilización de la infraestructura del Terminal, para permitir la operación de traslado de la mercancía de nave o lancha a vehículos particulares o lugares de tránsito designados por la Administración; o viceversa en el embarque. Incluye el servicio de Pesaje conforme a disposiciones aduaneras vigentes.

El plazo de permanencia de la carga en áreas, para el depósito transitorio serán determinados por la Administración, mediante Directiva de la Gerencia General, a fin de garantizar la fluidez en la salida o ingreso de la carga.

2. La Carga de Transbordo, estará sujeta al pago de las tarifas establecidas en el presente tarifario, de acuerdo al tipo de carga (fraccionada, contenedor con carga, etc) que se descargue y siempre que la operación se realice dentro de las instalaciones del Terminal sin salir del mismo.

El Pago de Transbordo (uso de muelle, transferencia y manipuleo) será asumido por la nave que solicite el servicio de descarga; y, el de almacenaje (si lo hubiere), por el agente que solicite el embarque.

La carga y contenedores vacíos de transbordo retirados del Terminal por vía terrestre, pagarán el importe de las tarifas establecidas para la carga de comercio internacional.

La carga de Transbordo movilizada por el TP Gral San Martín tendrá un descuento del 10% de las Tarifas establecidas.

Los Contenedores con Carga de Transbordo cuyo origen o destino final sea Chile o aquellos que se embarquen o descarguen en puertos de Ecuador y Colombia cuyo origen o destino final sean los puertos de Asia, Europa, Estados Unidos y Sudamérica; están sujetos al descuento de un 15% de la tarifa de Uso de Muelle.

3. La Carga movilizada entre bodegas de la nave que utilice los muelles del Terminal, estará sujeta al pago de las tarifas establecidas en el presente Tarifario para la Carga de Transbordo.

4. A todo contenedor con carga se le aplicará la tarifa de Uso de Muelle – Contenedores con Carga, aún si previamente a su embarque haya sido llenado, o si posterior a su descarga sea vaciado, en el Terminal Portuario.

Cuando la carga de un contenedor pertenezca a más de un embarcador o consignatario, la tarifa será dividida proporcionalmente entre ellos en proporción al peso de las mercancías de su propiedad.

5. La carga ingresada al Terminal por vía terrestre para su Despacho por la Aduana, asumirá el pago de la tarifa establecida para las demás cargas.

6. La carga de Comercio Internacional de embarque y la de Cabotaje que, por causas imputables al Usuario, sea retirada del Terminal sin haber sido embarcada a la nave o lancha, estará sujeta al pago del importe de la tarifa respectiva, así como del importe de las tarifas por los servicios recibidos.

7. La tarifa fijada para el servicio a pasajeros turista será cobrada a:

- Pasajero que se embarque en los Terminales Portuarios.
- Pasajero que en tránsito que bajan de la nave, salen de las instalaciones del Terminal para luego regresar y subir a bordo de la nave.

'El cobro se aplicará una sola vez, y el pago le otorga el derecho a desembarcar y embarcar las veces que deseen mientras el cruzero se encuentre en el Terminal Portuario.

La tarifa no es aplicable a:

- Tripulación de la nave.
- Niños hasta los 12 años.
- Pasajero en Tránsito que bajen de la nave sin salir de las instalaciones del Terminal para luego regresar y subir a bordo de la nave.

8. Se aplicará la tarifa de carga rodante a los vehículos de transporte de personas o carga, así como equipos rodante destinado para agricultura, minería u otras actividades, con propulsión propia, embarcados o descargados por sus propios medio o sin ellos, sin considerar el estado operativo en que se encuentren.

9. Los animales o ganado en pie pagarán las tarifas que correspondan a la carga fraccionada.

10. La Carga de Exportación procedente de los TTPP, de Provincia estará sujeta al pago de la tarifa establecida en el presente Tarifario para la Carga de Transbordo.

11. En los Terminales Portuarios de Huacho y Supe el cobro mínimo facturable será de siete (7) toneladas para el Uso de Muelle (descarga o embarque) de Comercio Internacional o Cabotaje. Similar tratamiento se dará a la Pacotilla. Asimismo, se aplicará un cobro por el ingreso de personal de las agencias y otros para embarcarse en naves menores, ascendente a US\$ 0.60 y por personas dedicadas a la pesca artesanal US\$ 0.20.

d. Descarga y Embarque de contenedores con Grúas Pórtico de Muelle

Anulado.

Art. 302 Servicios no regulados
--

a. Dejado sin efecto con Acuerdo de Directorio N° 23/03/2009/D

b. Servicios de remolcaje.

1. Aplicación de la tarifa.

La tarifa es aplicada por cada equipo de remolcaje que el usuario solicite o utilice para efectuar una operación de Atraque, Desatraque, Abarloamiento, Desabarloamiento o Cambio de Sitio. Para la aplicación de la tarifa se considera:

Por el Arqueo Bruto que conste en el certificado internacional extendido de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969. Las naves que recalen en el TP Gral. San Matín para realizar operaciones de transbordo, estarán sujetas al pago del 50% de la tarifa establecida.

2. Remolcador a la orden.

Cuando la nave, porteadora de explosivos en tránsito o sin propulsión propia u otro que utilice un remolcador del Terminal a la orden, asumirá el pago de una (1) hora de Uso de Remolcador más I.G.V. y el monto de la tarifa establecida en el inciso b) del Art. 105 del presente Tarifario, por cada tripulante del remolcador, en cualquier jornada de trabajo.

c. Servicios de Transferencia.

Cubre el servicio del traslado de la carga desde el muelle a las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del Terminal o viceversa en el embarque. Si debido a las condiciones operativas del Terminal no se utilizaran áreas de uso alternativo, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

Si el servicio no es proporcionado por el Terminal, se aplicará el equivalente al cuarenta por ciento (40%) del importe de la tarifa en áreas de almacenamiento y diez (10%) en áreas de uso alternativo.

La Carga movilizada entre bodegas de la nave que sea trasladada a áreas de uso alternativo o almacenamiento, estará sujeta al pago de las tarifas establecidas en el presente Tarifario para la Carga de Comercio Internacional.

d. Servicios de Manipuleo.

Cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del Terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque.

Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a la tarifa establecida en el Artículo 207 del presente Tarifario.

Si el servicio no es proporcionado por el Terminal, se aplicará el equivalente al cuarenta por ciento (40%) del importe de la tarifa.

Si el servicio no es proporcionado por el Terminal, se aplicará el equivalente al cuarenta por ciento (40%) del importe de la tarifa en áreas de almacenamiento y diez (10%) en áreas de uso alternativo.

La Carga movilizada entre bodegas de la nave que sea trasladada a áreas de uso alternativo o almacenamiento, estará sujeta al pago de las tarifas establecidas en el presente Tarifario para la Carga de Comercio Internacional.

e. Almacenamiento de Carga.

El presente Tarifario establece los respectivos plazos libres de pago y los importes de las tarifas por el servicio de almacenamiento.

1. Plazos Libres de Pago.

Los plazos libres de pago se computan a partir del día siguiente de finalizada la descarga de la nave o a partir del día inicial de su almacenamiento en el Terminal (embarque). En el caso de la carga sólida a granel de importación, el plazo libre se computa a partir del día siguiente de finalizada la descarga del lote respectivo. La carga de importación ingresada por vía terrestre no cuenta con plazo libre de almacenaje.

2. Períodos de pago.

El primer y segundo períodos de pago se computan en lapsos de diez (10) días calendario cada uno; y el tercer período, desde el vencimiento del segundo, hasta la fecha del retiro o embarque de la carga.

3. Aplicación de la tarifa

Se aplicará la tarifa de "Contenedores con Carga" a todo contenedor cargado, aún si previamente a su embarque ha sido llenado o posteriormente a su descarga es vaciado, en el Terminal Portuario.

El cálculo del almacenaje para los contenedores vaciados o llenados será como Contenedor con Carga hasta el día de su vaciado y, en el caso de llenado, desde el día de producido éste. En el resto del tiempo que la carga permanezca almacenada se aplicará la tarifa de almacenaje correspondiente al tipo de carga.

Cuando la carga no pueda ser embarcada a la nave o entregada al Usuario por causas imputables al Terminal, estará libre de pago desde el día en que se solicitó su embarque o retiro, hasta el día siguiente en que el Terminal notifique por escrito al Usuario que la carga se encuentra a su disposición.

4. Carga en Situación de Abandono Legal

La carga que por no haber sido retirada dentro del plazo de Ley, pase a la situación de abandono legal y posteriormente sea solicitada a Despacho, se sujetará a la aplicación de las tarifas respectivas, hasta el día, de su retiro del Terminal.

5. Carga Peligrosa**a. Régimen normativo.**

Se califica como "carga peligrosa" aquella comprendida en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Cuando un contenedor contenga tanto carga peligrosa como no peligrosa, se le aplicará la tarifa de carga peligrosa.

Si existe desacuerdo con la calificación de carga peligrosa, el Agente o quien actúe como tal debe expresarlo por escrito, previo al embarque o retiro de la carga, sin cuyo requisito no procederá reclamo posterior alguno.

b. Régimen tarifario.

El importe de la tarifa respectivamente establecida, más el cincuenta por ciento (50%) de recargo sobre dicho importe.

Los servicios especiales de seguridad brindados en cualquier área del Terminal para atender las fugas, derrames u otro siniestro, será de cargo del solicitante el pago del importe establecido en el inciso b) del Art. 105 del presente Tarifario, por cada trabajador designado para dicha labor, además el uso de equipo y material de trabajo. Cualquier pérdida o deterioro del material de trabajo que se proporcione al usuario es de cargo del mismo a su valor de mercado.

Si el usuario solicitara equipo y personal de seguridad en forma preventiva como servicio especial, será de cargo del solicitante el pago del importe establecido en el inciso b) del Art. 105 del presente Tarifario, por cada trabajador más una hora de uso de equipo a la orden. De acuerdo a la disponibilidad del Terminal, éste dispondrá el tiempo de atención de este servicio

f. Uso de Equipos, Embarcaciones y Material de Trabajo del Terminal.

Los equipos, embarcaciones y material de trabajo que el Terminal facilite, de acuerdo a su disponibilidad, se proporcionan a quienes lo soliciten. Los servicios solicitados no utilizados podrán ser cancelados con una anticipación de hasta dos (2) horas de la hora para la que se ha requerido el servicio, caso contrario, asumirán el pago de una (1) hora de la tarifa del Art. 209 del presente Tarifario.

1. Equipos**• Equipos de manipuleo y tracción.**

La tarifa se aplica desde la hora en que salen de sus respectivos depósitos hasta la hora en que reingresan a los mismos.

• Equipos de pesaje.

La tarifa se aplica por cada servicio de pesaje.

2. Embarcaciones

La tarifa se aplica desde la hora que la embarcación sale de su fondeadero o amarradero, en el área de operaciones del Terminal, hasta la hora en que regresa al mismo. El período mínimo facturable es de una (1) hora.

La tarifa fijada para el Remolcador del Terminal por Caballo de Fuerza (HP) / Día, se aplicará cuando éste es utilizado fuera del área de operaciones acuática del Terminal, por periodos mayores de un día.

3. Material de trabajo.

La tarifa se aplica desde la hora que los materiales son entregados al usuario hasta la hora que éste los devuelve. Si el material de trabajo requiere de movilización con equipo del Terminal se cobrará una (1 hora) de uso por el equipo que se utilice, por el servicio de traslado y devolución del mismo.

g. Mercancía Peligrosa de la Clase 1 del Código IMDG de la OMI.

Los servicios especiales de seguridad brindados por el Terminal para atender el embarque o descarga de la mercancía manifestada como carga peligrosa del rubro, están sujetos al pago de US\$ 30.00 por Tonelada más US\$ 5.40 por I.G.V., según pesaje de balanza del Terminal. La operación deberá ser directa de vehículos particulares a nave, o viceversa.

Asimismo, las naves portadoras de mercancía peligrosa en tránsito de la Clase 1.1. al 1.3, están sujetas al pago de US\$ 30.00 por hora de estadía de la nave más US\$ 5.40 por I.G.V. y las naves con mercancía peligrosa en tránsito de la Clase 1.4 al 1.6, al pago de US\$ 15.00 por hora más US\$ 2.70 por I.G.V.

h. Ocupación de Muelles o Áreas.

La tarifa se aplica por la utilización de Muelles o Áreas del Terminal, para el depósito temporal de cualquier tipo de carga no contenedorizada, equipos, material de rancho de la nave, accesorios, etc., previa autorización de la Administración del Terminal, de acuerdo a la disponibilidad.

i. Suministro de Energía Eléctrica.

El cobro se aplica cuando el Terminal proporcione el suministro de energía eléctrica a solicitud del usuario.

j. Suministro de Agua y Servicio Telefónico.

Los cobros se aplican cuando el Terminal suministre agua mediante sus instalaciones y proporcione el servicio telefónico a solicitud del usuario.

k. Consolidación o Desconsolidación de Contenedores.

La tarifa se aplica cuando el Terminal efectúa el servicio de vaciado y/o desconsolidado o llenado y/o consolidado del contenedor, a solicitud del usuario.

Si el servicio precedente no fuera brindado por el Terminal, se aplicará el equivalente al cuarenta por ciento (40%) del importe de la tarifa.

l. Pacotilla.

La tarifa será equivalente en su valor al Uso de Muelle – Carga de Comercio Internacional o Cabotaje, según corresponda, establecida en el presente Tarifario.

Es responsabilidad de los interesados su movilización desde el muelle hasta el exterior del Terminal o viceversa y se encuentra sujeta al pago del Servicio de Pesaje al ingresar o salir del Terminal.

m. Cabotaje (Suprimido mediante Acuerdo N° 136/09/2003/D, vigente a partir del 30.09.2003)**n. Carga movilizada entre bodegas de la Nave.**

La Carga Movilizada entre Bodegas de la Nave se sujetará a las condiciones y tarifas establecidas para la Carga de Comercio Internacional.

o. Reposición Equipos y Material de Seguridad.

El uso de equipos y materiales de seguridad empleados en la atención de emergencias o siniestros producidos en el recinto portuario, es de cargo del usuario, a precio de mercado.

p. Trasegado de contenedores.

El trasegado de Contenedores se sujetará a las condiciones y tarifas establecidas para la Consolidación y Desconsolidación de Contenedores.

q. Desglose de conocimiento de embarque.

Por Tramite documentario que efectúa el Terminal para realizar los desgloses y la transmisión del mismo a Aduana.

r. Uso de barreras de contención.

El cobro se aplica cuando el Terminal proporcione el uso de barreras de contención en operaciones de embarque y descarga de sustancias líquidas y/o mercancías líquidas peligrosas.

En caso se produzca derrame se aplicará un recargo del 50% de la tarifa establecida.

s. Area de uso alternativo para depósito temporal de contenedores

La tarifa cubre la provisión de las áreas de uso alternativo para el depósito temporal de contenedores sin responsabilidad por parte de ENAPU S.A. por el período que establezca la directiva emitida por la Gerencia General sobre la "Permanencia de Carga en Lugares de Uso Temporal autorizados por ENAPU S.A."

La tarifa no es aplicable a los Contenedores de Transbordo que se movilizan dentro del Terminal o intra-Terminal.

La permanencia de los contenedores llenos o vacíos no podrá excederse de seis (6) horas adicionales del plazo establecido en la directiva de Gerencia General para el uso de áreas alternas, transcurrido dicho plazo se aplicará la tarifa establecida para el servicio de almacenaje sin tener derecho al plazo libre de pago, quedando la opción de la Empresa de trasladar los contenedores a áreas de almacenaje.

t. Pernocte de Camiones

Es de aplicación para aquellos vehículos pesados, que debidamente registrados y autorizados pudieran solicitar el servicio de pernocte en el Terminal Portuario. Las solicitudes de servicios de pernocte en el Terminal Portuario, se encuentran condicionadas a la disponibilidad de espacio de la zona física previamente definida, siendo potestad de ENAPU S.A. aceptar o rechazar la solicitud de servicio.

Los camiones que por razones de fuerza mayor no puedan retirarse y pernocten en el Terminal, sin obtener la Orden de Servicio, se les aplicará un cobro de oficio por incumplimiento del 50% adicional a la tarifa, no pudiendo retirar el vehículo de las instalaciones hasta efectuarse el pago correspondiente.

Los vehículos de transporte que requieren el servicio de pernocte, deben contar con la Póliza de Seguro actualizada.

u. Sistema Integrado con Sistema SPARCS

* Anulado.

V. Carga de prolongado almacenaje

En los casos de que la carga depositada en el Terminal de Almacenamiento, no sea retirada del Terminal, o embarcada a la nave, por causas no imputables a ENAPU S.A., y su prolongada permanencia origine que el importe del Servicio de Almacenamiento sea igual o mayor que el valor FOB de la mercancía; se podrá retirar la misma, previo pago de los servicios prestados (Uso de Muelle, Transferencia y Manipuleo) y el treinta por ciento (30%) del valor FOB de la mercancía más el I.G.V. por servicio de almacenaje, a cuyo efecto deberá adjuntarse la factura comercial correspondiente, así como copia de la documentación aduanera diligenciada.

W. Transmisión Nota de Tarja Electrónica

La tarifa se aplica por la elaboración de cada Nota de Tarja Electrónica que se transmita a los Agentes Marítimos.

x. Otros Servicios

1. Servicio de Barrido de Contenedor Vacío

Por el servicio de limpieza interior del contenedor vacío que contenga polvo, tierra, maderas, cartones, flejes u otros no contaminantes y para lo cual el contenedor no necesita ser lavado.

2. Servicio de Lavado de Contenedores

Por el servicio de lavado simple de contenedores vacíos que efectúe el terminal con agua y detergente.

3. Monitoreo de Contenedores Reefers

Por la verificación permanente del fluido eléctrico, de acuerdo a las instrucciones del solicitante del servicio.

4. Limpieza de Muelles

La Agencia o Empresa de Estiba/Desestiba asumirá el pago del personal, material y equipo utilizado en la limpieza de muelles cuando la misma no cumpla con la responsabilidad de dejar el muelle en las mismas condiciones en que le fue entregado.

5. Atención de emergencias, derrames en el mar e incidentes con materiales peligrosos, incendios en naves amarradas a la instalación portuaria o en bahía y otros similares

La Oficina de Seguridad y Medio Ambiente será la encargada de cotizar los servicios especializados brindados para la atención de los casos señalados en el rubro.

Art. 303

Servicios Integrados opcionales con uso de Grúas Pórtico de Muelle para ser aplicadas en el Muelle Norte del Terminal Portuario del Callao

Anulado.

Nota: Las Naves de Tráfico Internacional que no realicen operaciones comerciales de descarga y embarque de mercancía, estarán sujetas al pago del Impuesto General a las Ventas, conforme lo dispuesto en el Decreto Legislativo 819.

Políticas Comerciales

1. Uso de amarradero.

Es un servicio regulado que comprende las facilidades brindadas para la utilización del espacio de la infraestructura portuaria, habilitada para el atraque y permanencia de la nave en el Terminal Portuario.

Este servicio será brindado exclusivamente por ENAPU S.A., en su calidad de administrador de la infraestructura esencial de amarradero.

ENAPU S.A. propugna la menor estadía de la nave en el amarradero, sobre la base de operaciones eficientes y seguras, e infraestructura adecuada, con el propósito de contribuir con la reducción de los costos del comercio exterior.

2. Uso de Muelle.

Es un servicio regulado que comprende las facilidades otorgadas por el uso de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de productos sólidos y líquidos, transportados en forma suelta, unitarizada (fraccionada, paletizada, contenedorizada) y a granel.

Este servicio esencial será brindado exclusivamente por ENAPU S.A., en su calidad de administrador de la infraestructura esencial del muelle. Toda carga que utilice dicha infraestructura incurrirá en el servicio de Uso de Muelle.

3. Almacenaje de Carga.

ENAPU S.A. proporcionará a sus clientes facilidades de almacenamiento de carga general, contenedorizada y graneles, contando para ello con patios abiertos y almacenes cerrados debidamente implementados de acuerdo a normas técnicas y de salubridad internacionales, así como equipos de manipuleo apropiados y personal especializado, garantizando en todo momento la adecuada manipulación y seguridad de la carga.

Dentro del principio de la libre y sana competencia, ENAPU S.A. no fomenta prácticas restrictivas que interfieran con la libre decisión de los importadores y exportadores de emplear o no las instalaciones del Terminal Portuario para el almacenamiento de la carga.

ENAPU S.A. proporcionará a todos sus clientes plazos libres de almacenamiento dentro de sus instalaciones.

4. Tarifas y descuentos.

Las tarifas que se cobran por los servicios prestados se encuentran establecidas en el Tarifario de ENAPU S.A., aprobado por el Directorio de la Empresa con Acuerdos N° 053/06/99/D y N° 055/06/99/D, y sus modificatorias, acordes con los lineamientos estipulados por OSITRAN en su Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004 CD/OSITRAN.

ENAPU S.A. por intermedio de los Gerentes y Administradores de los Terminales Portuarios podrán efectuar descuentos al importe de las tarifas vigentes, mediante Convenios, en los siguientes casos:

- a. Siempre que dichos descuentos propicien mayores ingresos económicos a la Empresa, por servicios a las naves, a la carga u otros.
- b. Captación de carga.
- c. Proporcionar servicios que no se hubiesen podido concretar sin la aplicación del descuento.
- d. En el caso de servicios a las naves el descuento podrá realizarse en:
 - El Servicio de Remolcaje, por un mayor número de operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento y desabarloadamiento.
 - Servicio de Amarre / Desamarre de Naves y Uso de Amarradero, por una mayor frecuencia de naves.
- e. En los servicios a la carga se podrá realizar descuentos en el Uso de Muelle, Servicios de . Transferencia, Manipuleo, Almacenamiento, mayor plazo libre de pago, etc., ante un mayor . volumen de carga que genera mayores ingresos al puerto.

Los descuentos se otorgarán teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Evaluación Costo/Beneficio.
- Generación de ingresos adicionales para el Terminal Portuario
- Competitividad en el mercado.
- Nuevas cargas para el puerto.

Los descuentos están dirigidos a todo aquel usuario debidamente constituido y representados formalmente.

5. Cargas de transbordo y de Cabotaje.

ENAPU S.A. propugna la mayor captación de contenedores de TRANSBORDO, estableciendo tarifas promocionales que consideran descuentos sobre las tarifas establecidas para el comercio internacional, cobrando sólo la operación de Descarga y no el Embarque en el Uso de Muelle, incentivando de esta manera a las Líneas Navieras a utilizar las instalaciones de los Terminales Portuarios como Puertos de Distribución de mercancías.

ENAPU S.A. incentivará la suscripción de Convenios con Líneas Navieras para la operación de contenedores de transbordo.

La carga de CABOTAJE por disposiciones legales vigentes cuenta con tarifas preferenciales que pueden ser sujetas a negociación, siempre que conlleve a un incremento de los volúmenes de carga entre puertos nacionales, de acuerdo a la política de tarifas y descuentos.

NIVEL TARIFARIOS MÁXIMOS PARA ENAPU S.A.					
RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO N° 001-99 CD/OSITRAN					

CONCEPTO	SALAVERRY	CHIMBOTE	SAN MARTÍN	ILO
SERVICIOS Y FACILIDADES A LAS NAVES				
AMARRE Y DESAMARRE	200.00	200.00	200.00	200.00
USO DE AMARRADERO (MT./ESL./HORA)	0.80	0.50	0.50	0.70
SERVICIOS Y FACILIDADES A LA CARGA				
<u>USO DE MUELLE</u>				
Carga Fraccionada	6.80	5.00	4.00	4.00
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	25.00
Carga Sólida a Granel	2.00	2.00	2.00	2.00
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00
Contenedores con carga de 20 pies	60.00	50.00	50.00	60.00
Contenedores con carga de 40 pies	90.00	80.00	80.00	90.00
Servicio de Pasajeros	6.00	6.00	6.00	6.00

(*) La ejecución de la resolución judicial que importa la aplicación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, se deberá sujetar estrictamente a lo establecido en Art. 40° de la Ley N° 27584 - Ley que regula el Proceso Contencioso Administrativo, concordante con el Art. 714° del Código Procesal

Ver tambien:

Directiva N° 01-2009 (Facturación y pago de los servicios)

Directiva N° 018-2008 (Permanencia en lugares de uso temporal autorizados por ENAPU S.A.)

Directiva N° 019-2008 (Permanencia de carga en los muelles de ENAPU S.A.)

Directiva N° 008-2010 (Descuento de Tarifas)

(*)Tipo de cambio referencial =2.769

Última actualización realizada el Viernes 20 de Julio del 2013 a las 7:10AM

(**)Nota: Las Tarifas publicadas en el presente Tarifario se encuentran sujetas al marco normativo del Decreto Supremo N° 040-2009-EF que modifica el numeral 3 del Apéndice II del TUO de la Ley del IGV e ISC y normas modificatorias (17/06/2010). En ese sentido, sólo se exonerará del IGV a los servicios facturados a los Transportistas de Carga Internacional.

Gretelina Castañeda Sánchez

De: Rosa Amelia Hernandez <rosah1296@puerto-quetzal.com>
Enviado el: Miércoles, 12 de Junio de 2013 01:14 p.m.
Para: Gretelina Castañeda Sánchez
Asunto: Fwd: Descripción del servicio de protección contra derrames
Categorías: Categoría roja

Mi estimada Gretel:

Es un gusto el poder saludarte, de acuerdo a nuestra tarifa por los servicios portuarios de Puerto Quetzal y su Reglamento, Artículo 2o. Servicios al Buque, literal r) Protección contra derrames, por servicios el costo es de \$250.00, literalmente el Artículo 16o. Protección contra derrames: dice Servicio de colocación de barreras de contención, para control y prevención de derrames de mercancías o desechos contaminantes. Dicho servicio será prestado cada vez que se suministre o trasiegue líquidos contaminantes desde o hacia los buques. Incluye lancha, tripulación, combustible y barreras de contención.

El costo es por el servicio y no por hora o fracción.

Base Tarifaria: Cobro equivalente en quetzales por buque.

Sin otro particular, me suscribo.

Atentamente,

Rosa Amelia Hernández

Asistente Gerencia de Operaciones

----- Original Message -----

From: "Gretelina Castañeda Sánchez" <gcastaneda@ositran.gob.pe>

To: "gerenciaoperaciones@puerto-quetzal.com" <gerenciaoperaciones@puerto-quetzal.com>

Date: 12 de junio de 2013 at 10:25

Subject: Descripción del servicio de protección contra derrames

Estimada Rosa Amelia:

Tal como conversamos hace unos minutos, tengo a bien solicitarle la descripción del "Servicio de protección contra derrames" (comentaste que el servicio incluye el despliegue de una barrera de contención) que se hace mención en la web del terminal. Del mismo modo, agradecería me expliques la unidad de cobro, es decir, si el servicio se cobra en relación al tiempo de utilización de la barrera de contención(día o fracción).

Les agradezco de antemano por la información brindada.

Atentamente,

Gretel Castañeda

Servicio al Buque

Artículo 2do. - Servicios al Buque

a) Uso de Puerto		
	Por cada T.R.B.	Por Unidad
1.1 Buques hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.42	
1.2 Buques mayores 15,000 T.R.B.		US\$ 6,300.00
2.1 Buques hasta 15,000 T.R.B. fuera de la zona de abrigo		US\$.038
2.2 Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$5,650.00
3.1 Buque solo fondeado, hasta 15,000 TRB	US\$ 0.05	
3.2 Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 765.00
3. 3 Buque pesquero	US\$ 0.08	
4. Embarcación Deportiva y de Recreación		US\$ 140.00
4.1 Atracada en Muelle Comercial		US\$ 150.00
4.2 Atracada en Muelle Privado		US\$ 25.00
b) Navigation Aids		
1. Hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.02	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		USUS\$ 310.00
c) Movimiento por retiro a fondeo		
1. Buques hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.34	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 5,100.00
d) Movimiento interno		
1. Hasta 15,000 T.R.B.	US\$ 0.17	
2. Buques mayores de 15,000 T.R.B.		US\$ 2,550.00
e) Remolcaje, fuera de la zona de abrigo, por hora		US\$ 250.00
f) Remolcaje Especial por hora		US\$ 1,000.00
g) Práctico Especial por hora		US\$ 450.00

h) Amarre o desamarre por hora fuerza zona abrigo	US\$ 600.00
i) Estadía de practico por hora	US\$ 50.00
j) Estadía por cada metro de eslora por hora, buque abarloado paga 50%	US\$ 0.15
k) Fondeo de buques por cada metro de eslora por hora	US\$ 0.15
l) Licencia anual por abastecimiento	US\$ 200.00
m) Lancha de Pasajeros, por maniobra	US\$ 125.00
n) Suministro de agua, por TM	US\$ 2.00
o) Trasiego de combustible, por TM	US\$ 5.00
p) Trasiego de sludge, por TM	US\$ 15.00
q) Trasiego de basura, por TM	US\$ 20.00
r) Protección contra derrames, por servicio	US\$ 250.00
s) Limpieza de muelle por buque	US\$ 75.00
t) Cargo a favor del programa de seguridad portuaria, por buque	US\$ 70.00
u) Cargo a favor de COCATRAM por TM	US\$ 0.05
v) Botar lanchas	US\$ 20.00
w) Surveyor	US\$1,500.00

PRESENTACIÓN

Puerto Quetzal constituye una plataforma internacional para la generación de negocios y como parte de la cadena logística internacional asume su papel frente a las exigencias del comercio marítimo internacional que requiere puertos más competitivos.

Con el propósito de mantener el liderazgo a nivel regional y regular el desarrollo de sus operaciones, Puerto Quetzal ha orientado sus esfuerzos hacia la prestación de servicios portuarios seguros, competitivos, y altamente especializados, es así como Puerto Quetzal en consenso con los sectores que participan en las actividades portuarias, se realizaron los análisis correspondientes para la elaboración de un instrumento que contenga la normativa fundamental para el desarrollo de las operaciones portuarias y como resultado de la suma de estos esfuerzos presenta el **Normativo Operacional de los Servicios Prestados en Puerto quetzal.**

El presente Normativo Operacional de los Servicios Prestados en Puerto Quetzal garantiza, facilita y orienta la prestación de los servicios portuarios en Puerto Quetzal y fue aprobado mediante Acuerdo de la Honorable Junta Directiva.

INDICE DE CONTENIDO

Artículo 1.	Objetivos.....	1
Artículo 2.	Ámbito de Aplicación.....	1
Artículo 3.	Horarios de Atención.....	2
Artículo 4.	Días no Laborales.....	2
CAPITULO I SERVICIOS PRESTADOS POR PARTICULARES.....		3
Artículo 5.	Servicios que pueden ser Prestados Por Particulares.....	5
Artículo 6.	Requisitos para Autorización de Servicios Prestados por Particulares.....	6
Artículo 7.	Autorización del Servicio.....	7
Artículo 8.	Autorización del Servicio por Concurso Publico De Cotización o Licitación.....	8
Artículo 9.	Autorización para la Prestación de Servicios.....	8
Artículo 10.	Obligaciones y Responsabilidades del Particular.....	8
Artículo 11.	Terminación de los Contratos.....	9
Artículo 12.	Otros requisitos para la prestación De servicios por Particulares.....	10
Artículo 13.	Derechos del particular autorizado.....	11
Artículo 14.	Servicios de Bascula.....	11
Artículo 15.	Servicio de Remolcadores.....	13
Artículo 16.	Servicio de Practico de Puerto.....	14
Artículo 17.	Servicio de Lan cha Piloto.....	16
Artículo 18.	Servicios de Maquinaria y Equipo.....	17
Artículo 19.	servicio de Grúas Multipropósito.....	18
Artículo 20.	Servicios de Extracción de Desechos.....	18
CAPITULO II AGENCIAS NAVIERAS, COMPAÑÍAS ESTIBADORES Y OPERADORES PORTUARIOS.....		21
Artículo 21.	Agencia Naviera.....	23
Artículo 22.	Compañía Estibadoras.....	24
Artículo 23.	Rendimientos.....	26
CAPITULO III INGRESO DE PERSONAS, VEHÍCULOS Y MAQUINARIA AL RECINTO PORTUARIO.....		29
Artículo 24.	Ingreso de Personas y Vehículos.....	31
Artículo 25.	Permanencia dentro del Recinto Portuario.....	31
Artículo 26.	Registro de Personas y Vehículos.....	32
Artículo 27.	Apertura de Puertas.....	32
Artículo 28.	Autorización, Aterrizaje y Despegue De Helicópteros.....	32

CAPITULO IV	PRESTACION DE SERVICIOS AL BUQUE Y A LA CARGA.....	33
Articulo 29.	Programación de Arribos.....	35
Articulo 30.	Solicitud de Servicios al Buque y a la Carga.....	35
Articulo 31.	Pago Anticipo por Servicios al buque Y a la carga.....	35
Articulo 32.	Confirmación de Arribo.....	35
Articulo 33.	Asignación de Atracaderos.....	36
Articulo 34.	Atraque de Buques.....	37
Articulo 35.	Visita Oficial.....	38
Articulo 36.	Documentos Requeridos en la Visita Oficial.....	38
Articulo 37.	Redes de Protección e Iluminación.....	38
Articulo 38.	Movimiento interno de buques atracados Y retiro al Área de Fondeo.....	39
Articulo 39.	Maniobras de Seguridad Marítima Y Reparación menores de Buques.....	39
Articulo 40.	Servicio de Zarpe.....	40
Articulo 41.	Coordinación de Trabajo en Servicios a la carga.....	40
Articulo 42.	Plazos para Entrega de Documentos.....	40
Articulo 43.	Desembarque y Reembarque Simultáneo.....	42
Articulo 44.	Plan Operativo.....	42
Articulo 45.	Inicio de Operaciones de Carga o Descarga.....	42
Articulo 46.	Vía de Carga o Descarga.....	42
Articulo 47.	Mercancías mal estibadas y Avería Gruesa.....	43
Articulo 48.	Responsabilidad durante Carga y Descarga.....	43
Articulo 49.	Servicio de Bascula fuera Del Recinto Portuario.....	43
CAPITULO V	SEGURIDAD FÍSICA, INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE.....	45
Articulo 50.	Seguridad Física.....	47
Articulo 51.	Equipo de Protección.....	47
Articulo 52.	Maquinaria y Equipo de Manipulación.....	47
Articulo 53.	Seguridad e Higiene.....	48
Articulo 54.	Contaminación Marina.....	49
Articulo 55.	Protección del Medio Ambiente.....	49
Articulo 56.	Planes de Contingencia.....	49
Articulo 57.	Extracción de Basura.....	50
Articulo 58.	Trasiego de Combustible.....	50
Articulo 59.	Extracción de Desechos Oleosos.....	50

CAPITULO VI	MANEJO DE MERCANCIAS PELIGROSAS	51
Articulo 60.	Carga Peligrosa	53
Articulo 61.	Procedimiento de Aviso	53
Articulo 62.	Buques con Carga Peligrosa	54
Articulo 63.	Carga y/o Descarga de Explosivos	54
Articulo 64.	Contenedores con Carga Peligrosa	55
Articulo 65.	Carga y/o Descarga de Líquidos Inflamables	55
Articulo 66.	Almacenamiento de Carga Peligrosa	56
Articulo 67.	Sanciones	56
Articulo 68.	Impugnaciones	56
Articulo 69.	Daño o Destrucción	57
Articulo 70.	Casos no Previstos	57
Articulo 71.	Observancia	57
Articulo 72.	Actualización	57
Articulo 73.	Vigencia	57
Articulo 74.	Derogatoria	58
Anexo I.		59
Anexo II.		60

**EL GERENTE GENERAL DE LA
EMPRESA PORTUARIA QUETZAL
Y SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA,**

CERTIFICA:

Haber tenido a la vista el punto octavo del acta numero veinte guión dos mil siete (20-2007) de la sesión celebrada el jueves, veintinueve (29) de marzo del año dos mil siete (2007), que literalmente dice:-----

La Junta Directiva por unanimidad dictan el siguiente ACUERDO OCHO-VEINTE-DOS MIL SIETE (8-20-2007) 1) APROBAR CON BASE EN EL ARTICULO 9º., INCISO b) DE LA LEY ORGÁNICA DE LA EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, DECRETO LEY NUMERO 100-85, EL NORMATIVO OPERACIONAL DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN PUERTO QUETZAL, DE LA SIGUIENTE MANERA:

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objetivos

1. Garantizar y facilitar servicios interrumpidos para satisfacer la demanda de los volúmenes de carga y atención de buques durante 24 horas al día, por ser un puerto SHINC.
2. Facilitar el cumplimiento de los compromisos en los proyectos de inversión que garanticen, la modernización y desarrollo, tanto de su infraestructura como de sus equipos, buscando en todo momento optimizar los costos logísticos, con el fin de hacerlos económicos y competitivos en el ámbito portuario, interactuando positivamente con su entorno social y el medio ambiente.
3. Mantener la coordinación entre todas las instituciones que representan al Estado de Guatemala para efectos de aceptación de un buque en puerto para ejecutar operaciones de carga y descarga de productos, pasajeros o de abastecimiento logístico.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación

El presente Normativo regula:

- a) La prestación de los servicios de la Empresa Portuaria Quetzal, a los buques, contenedores y mercancías,
- b) Uso de instalaciones,
- c) Ingreso de personas y vehículos a las Áreas Operativas del Recinto Portuario y área Marítima.

La relación que se crea entre la Empresa Portuaria Quetzal, los prestadores de servicios y los clientes que participan en todas las actividades portuarias, quienes también deben sujetarse a las normas del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). A continuación se muestran las coordenadas del área marítima que opera Puerto Quetzal.

Área de Fondeo		
Esquina NW	N 13° 54' 32.05"	W 90° 48' 09.86"
Esquina NE	N 13° 54' 31.05"	W 90° 46' 37.16"
Esquina SW	N 13° 53' 01.82"	W 90° 48' 11.04"
Esquina SE	N 13° 53' 00.82"	W 90° 47' 03.80"
Boya de recalada	N 13° 54' 25"	W 90° 45' 52"
Canal de Acceso	N 13° 55' 00.16"	W 90° 47' 03.80"
Área abordaje práctico	Radio de 1.5 millas náuticas bocana canal de acceso	

Artículo 3. Horarios de Atención

1. Administrativo, de lunes a viernes de 08:00 a 16:00 horas.
2. Operacional, de lunes a domingo las 24 horas, utilizando el sistema de turnos.
3. Turnos, se estructuran de la forma siguiente e incluyen 45 minutos para comidas con la obligación de mantener la productividad y continuidad de las operaciones y control en las entradas y salidas del Recinto Portuario:

Primer Turno	07:00 a 14:30 horas
Segundo Turno	14:30 a 21:30 horas
Tercer Turno	21:30 a 07:00 horas

Para servicios de recepción o despacho de mercancías fuera de horarios administrativos, el cliente o la Agencia Naviera deberán solicitar a la Gerencia de Operaciones con antelación la cantidad de carga a manipular o el tipo de servicio, para que se asigne el personal respectivo, o para la continuidad de las operaciones de carga y/o descarga, en los tiempo de comida.

Artículo 4. Días No Laborables

1. Semana Santa: De las 21:30 horas del Jueves Santo a las 07:00 horas del Sábado de Gloria.
2. Día Internacional del Trabajo: De las 00:00 horas del día 01 de mayo a las 07:00 horas del 02 de mayo.
3. Navidad: De las 14:30 horas del día 24 de diciembre a las 07:00 horas del 26 de diciembre.
4. Año Nuevo: De las 14:30 horas del día 31 de diciembre a las 07:00 horas del día 02 de enero.

Si la demanda de servicios lo exige, la Gerencia de Operaciones, autorizara y coordinara la prestación de servicios en los días indicados en este Artículo.

CAPITULO I

SERVICIOS PRESTADOS POR PARTICULARES

Artículo 5. Servicios que pueden ser Prestados por Particulares

La Empresa Portuaria Quetzal considera que es importante la inversión privada en el puerto y que algunos servicios deben ser prestados por particulares, por lo que se establecen las disposiciones que regulen relaciones entre Empresa Portuaria Quetzal y empresas particulares:

- a) Los servicios se enmarcan dentro del más amplio sentido de la actividad portuaria, que se puede y deben prestar.
- b) La autorización de servicios particulares deben contribuir a mejorar los servicios existentes o implementar nuevos servicios, para mejorar la capacidad instalada del puerto e incrementar su competitividad a nivel regional o por ende garantizar su crecimiento.
- c) Se formaliza a través de un contrato y debe apegarse a lo establecido en la tarifa vigente y su reglamento, así como al presente Normativo.
- d) Las condiciones del arrendamiento de áreas, están reguladas en el Normativo para el Arrendamiento de Áreas y Locales de la Empresa Portuaria Quetzal.

El tipo de servicio que se autorizara de acuerdo a la naturaleza de la operación a desarrollar, se agrupa de la siguiente manera:

1. Inversiones en los Muelles

Consiste en facilitar el atraque y zarpe a los buques, transferencia y manipulación de la carga. Los requisitos y condiciones mínimos de este tipo de prestación son:

- a) Invertir en infraestructura portuaria en la Empresa Portuaria Quetzal, para ofrecer operaciones de atraque y zarpe de buques y/o transferencia y manipuleo de carga, en el entendido que las construcciones e instalaciones, pasara a ser propiedad de Empresa Portuaria Quetzal al vencimiento del plazo contractual libre de todo gravamen, tomando en cuenta que si Empresa Portuaria Quetzal lo considera conveniente requerirá que el particular autorizado efectúe la demolición a su costa.
- b) Permitir al particular autorizado la prestación de los servicios portuarios con su propio equipo en el área designada por la Empresa Portuaria Quetzal, no obstante, otro particular autorizado también podrá prestar servicios portuarios con equipo móvil en esa misma área, siempre que no afecte la operaron del primero.

- c) El particular autorizado tiene derecho a explotar comercialmente el servicio o instalación, objetivo del contrato, cobrando las tarifas vigentes autorizadas por la Empresa Portuaria Quetzal.
- d) Empresa Portuaria Quetzal ejerce sus funciones de Autoridad Portuaria en las áreas de su competencia, incluidas las que explotan particulares autorizados. En consecuencia, estos deberán ajustarse a los normativos y reglamentos operacionales generales de la Empresa Portuaria Quetzal.
- e) El plazo de los contratos de servicios prestados por particulares depende fundamentalmente del monto y naturaleza de la inversión. En ningún caso podrá exceder de 25 años y deberán observarse las leyes comunes relacionadas con la figura jurídica que se trate.
- f) No podrá existir dualidad de cobros al cliente. La Empresa Portuaria Quetzal cobra por los servicios prestados, conforme a la Tarifa vigente y términos de los contratos.

2. Inversiones fuera de los Muelles

Son las destinadas a facilitar y apoyar las operaciones de manipulación de la carga dentro del sistema portuario, en las que debe observarse lo siguiente:

- a) Los trabajos y obras serán ejecutadas en el plazo y términos acordados con el particular autorizado. Las obras pasaran a propiedad de Empresa Portuaria Quetzal una vez vencido el plazo del contrato, pero si a criterio de esta no fuera conveniente dejar la infraestructura, requerirá que el autorizado efectúe la demolición a su costa.
- b) El particular autorizado tiene derecho a explotar comercialmente el servicio o instalación, objeto del contrato, cobrando las tarifas vigentes autorizadas por la Empresa Portuaria Quetzal.
- c) En el contrato se detallaran las condiciones e inversiones necesarias, con los montos requeridos para la prestación de los servicios objeto de la inversión, los cuales corren a cargo del particular autorizado.

Artículo 6. Requisitos para Autorización de Servicios prestados por Particulares.

- a) Solicitud del interesado, que describa el servicio por el cual requiere la autorización, exponiendo el impacto, en términos de carga adicional, que se movilizara por el Puerto y las proyecciones fundamentadas para el periodo que se solicita, según sea el caso.
- b) Fotocopias legalizadas de los siguientes documentos:
 - 1. Testimonio de la Escritura Publica de Constitución de la Sociedad o Patente de Comercio de la Sociedad, de Empresa o certificación del registro correspondiente donde se acredite la inscripción definitiva.
 - 2. Donde acredite su representación legal,
 - 3. Cedula de vecindad del representante legal,

4. Declaración jurada de no estar comprendido en las prohibiciones e impedimentos contenidos en la Ley de Contrataciones del Estado.
5. Solvencia Fiscal.
6. Registro Patronal.
7. Solvencia de cuotas patronales del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (I.G.S.S.)
8. Descripción de la organización administrativa para los servicios que se prestarán, cuantificando el curso humano, de acuerdo a las actividades a realizar Disponibilidad y experiencia de su personal para iniciar las actividades, incluyendo un organigrama funcional de la empresa solicitante, y de considerarse conveniente, debe incluir un responsable de seguridad e higiene.
9. Según el caso, inventario del equipo, maquinaria y aperos, propio o arrendado, que se utilizaran para la prestación de las actividades, indicando las características técnicas de los mismos.
10. Según el caso, indicar los rendimientos operacionales que se espera obtener por cada actividad.
11. Respaldo técnico y económico con el que cuenta.
12. Dictamen técnico ecológico.
13. Según el caso, proyecto de ingeniería.

Artículo 7. Autorización del Servicio

- a) Empresa Portuaria Quetzal conocerá la solicitud y se recabaran los dictámenes técnicos, comerciales y jurídicos para establecer la conveniencia de acceder a lo solicitado, pudiendo requerir al interesado toda aquella información adicional que considere pertinente, con el objeto de fundamentar mejor la autorización.
- b) En ningún caso el plazo para dictaminar debe exceder de treinta (30) días calendario, posteriores a la recepción de la documentación completa y pertinente.
- c) Una vez decidida favorablemente la solicitud, se suscribirá el contrato respectivo entre Empresa Portuaria Quetzal y la Empresa solicitante, y la autorización quedara firme a partir de la fecha de su aprobación.

Artículo 8. Autorización del Servicio por Concurso Público de Cotización O Licitación.

Cuando existan interesados en la prestación de un servicio portuario que no este contemplado en la tarifa, se procederá de acuerdo a lo establecido en la Ley de Contrataciones del Estado.

Artículo 9. Autorización para la Prestación de Servicios

- a) Toda autorización debe ser formalizada a través de un contrato.
- b) La autorización no conlleva a la prestación exclusiva de la actividad, por lo que Empresa Portuaria Quetzal se reserva el derecho de prestar la misma actividad o de conceder nuevas autorizaciones relacionadas con la misma.
- c) Se circunscribirá la función a la prestación de las actividades para las cuales se otorgue la autorización, quedándole prohibido ejercer cualquier otra.
- d) Los derechos que conlleven una autorización no podrán ser transferidos, cedidos, enajenados ni subcontratados.
- e) Los trabajadores debidamente organizados en Cooperativas y el Régimen de Pensiones y Jubilaciones de los Trabajadores de Empresa Portuaria Quetzal, tendrán prioridad sobre cualquier otra organización o empresa, para que se les otorgue autorización de servicio siempre que su oferta sea igual o mejor que cualquier otra.
- f) El cumplimiento de las disposiciones y reglamentos establecidos por Empresa Portuaria Quetzal, serán motivo de revocatoria del objeto de la autorización, sin responsabilidad alguna para Empresa Portuaria Quetzal.

Artículo 10. Obligaciones y Responsabilidades del Particular

- a) Inmediatamente después de haber obtenido la autorización y dentro de los cinco días siguientes a la suscripción del contrato, presentara las constancias de fianzas y seguros que correspondan, constituidas a favor de y a entera satisfacción de Empresa Portuaria Quetzal, por medio de una institución afianzadora de reconocida capacidad y solvencia financiera, debidamente autorizada para operar en el país, según el caso, por la suma que determine Empresa Portuaria Quetzal.
- b) Desarrollar las actividades, objeto de la autorización, de acuerdo a los contratos establecidos, los reglamentos propios de Empresa Portuaria Quetzal aplicables al contrato, los rendimientos establecidos y con la suficiente seguridad, eficiencia y eficacia operativa propios de la actividad.
- c) Asignar para cada puesto de trabajo el personal idóneo, quien debe estar registrado en Empresa Portuaria Quetzal, además debe proporcionar a sus trabajadores el equipo y las herramientas necesarias para una buena, segura y eficiente ejecución de las actividades.
- d) Cumplir con los requerimientos de seguridad laboral y de protección ambiental y observar las obligaciones especiales de cada autorización en Puerto Quetzal.
- e) Ajustarse a las tarifas establecidas por Empresa Portuaria Quetzal y sus modificaciones.
- f) Empresa Portuaria Quetzal no es responsable de los riesgos, averías, daños o perjuicios que pudiera sobrevenir a cualquier tipo de maquinaria

y/o equipo que opera para brindar servicio al buque o a la carga en el puerto. Si esta se queda varada, paralizada o en cualquier caso en suspenso, debe ser retirada inmediatamente del área de operación portuaria, a costa de quien tenga la autorización del servicio. Empresa Portuaria Quetzal tendrá derecho a reclamar en concepto de daños y perjuicios, en caso que dicha maquinaria no sea retirada de inmediato.

- g) Presentar su plan de contingencia a Gerencia General de Seguridad Integral sujetarse, a las medidas de seguridad establecidas y realizar simulacros conjuntos.
- h) Firmar contrato de aceptación de las condiciones de Empresa Portuaria Quetzal de común acuerdo entre las partes.

Artículo 11. Terminación de los Contratos

La terminación de los contratos, puede darse por las siguientes causales específicas sin excluir otras reguladas en la legislación guatemalteca:

- a) Por convenio expreso entre las partes.
- b) Por vencimiento del plazo o de las prorrogas concedidas.
- c) Por rescisión en los casos que se establezca en el contrato o en el presente normativo.
- d) Empresa Portuaria Quetzal podrá dar por terminado el contrato en forma unilateral, en los siguientes casos:
 - 1. Incumplimiento de las obligaciones contraídas en el respectivo contrato.
 - 2. Por falta de pago a Empresa Portuaria Quetzal en dos periodos consecutivos.
 - 3. Si el cliente pone en peligro los bienes dentro del área de las instalaciones del Puerto, sin tomar las precauciones que se le indiquen o haya renuencia en acatar tales disposiciones.
 - 4. Por incumplimiento de las leyes, reglamentos o disposiciones administrativas emitidas para el buen funcionamiento del Puerto.
 - 5. Dedicarse a una actividad diferente a la autorizada.
 - 6. Por no cumplir con las normas de seguridad establecidas en el Código PBIP y procedimientos de la Gerencia de Seguridad Integral.
 - 7. En caso de los Pilotos Prácticos de Puerto y Tripulaciones de Lancha Piloto y Remolcadores, por no cumplir con las normas de Formación, Seguridad y Protección Marítima, para hacer mas eficiente la navegación, así como el mantenimiento de la vigencia de su competencia.

Artículo 12. Otros requisitos para la prestación de servicios por Particulares

Los servicios portuarios autorizados a entidades particulares, deben sujetarse a las disposiciones generales contenidas contractualmente y las siguientes:

a) Disponibilidad

El personal técnico y equipo necesario debe estar disponible las 24 horas del día y estar condiciones operativas en el momento de ser requerido el servicio.

b) Limpieza del Recinto Portuario y Dársena de maniobras

b.1) Toda la empresa que realice operaciones, manejo de carga o cualquier otra actividad, esta obligada a mantener limpia el área utilizada y extraer la basura del Recinto Portuario.

b.2) Queda prohibido botar a la dársena desechos sólidos o líquidos, caso contrario el responsable esta obligado a realizar los trabajos de limpieza de la dársena, o cubrir los costos y reparar los daños que la contaminación ocasione.

c) Seguridad Industrial

Debe efectuarse las operaciones o servicios con medidas de seguridad, a fin de minimizar riesgos y evitar que se produzcan daños a las instalaciones, personas, carga o bienes de terceros. Presentar a Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal el Plan de Contingencias.

d) Protección

Todos los operadores y particulares autorizados deben presentar sus Planes de Contingencia y Emergencia para que sean auditados y aprobados por la Gerencia de Seguridad Integral basados en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y lo ordenado por la Comisión Portuaria Nacional (CPN), auditor del proceso de implementación

e) Identificación

Empresa Portuaria Quetzal a través de la Gerencia de Seguridad Integral extenderá carne de identificación al personal permanente de cada empresa particular para ingresar a las áreas de operación autorizadas.

f) Seguros

Es obligatoria la contratación de seguros que cubran la reparación de daños a instalaciones, personas. Carga o bienes de terceros, ocasionados por su personal o equipos en el desarrollo de sus operaciones, por el monto y tiempo que se determine en los contratos.

Artículo 13. Derechos del particular autorizado

- a) A explotar comercialmente el servicio o instalación objeto del contrato y cobrar el valor establecido en la tarifa vigente y su reglamento.
- b) De acuerdo a la naturaleza del servicio autorizado, Empresa Portuaria Quetzal proporcionara los recursos y servicios necesarios para la prestación del mismo.

Artículo 14. Servicio de Báscula

Servicio obligatorio de pesaje para todo vehiculo que ingrese o egrese a entregar o retirar mercancías o contenedores al Recinto Portuario. Los vehículos deben ser pesados con carga y sin carga.

- a) Obligaciones del particular autorizado
 1. El sistema de Pesaje debe conectarse a la red informática de Empresa Portuaria Quetzal.
 2. Deben calibrarse las bascular según ley COGUANUR y presentar a la Gerencia de Operaciones la certificación correspondiente, la copia deberá permanecer a la vista de todos los usuarios, deberá mantener las básculas en condiciones óptimas de funcionamiento.
 3. Debe contar con su propio Plan de Contingencia con el propósito de prestar el servicio en forma continua y eficiente.
 4. Proporcionar informes y reportes especiales requeridos por Empresa Portuaria Quetzal, relacionados con la prestación del servicio.
 5. Permitir la supervisión operativa por la Gerencia de Operaciones y la Unidad de Informática de Empresa Portuaria Quetzal.
 6. La Gerencia de Operaciones de Empresa Portuaria Quetzal resolverá los casos de reclamo presentado por los usuarios de las básculas.
- b) Procedimiento de pesaje

El particular autorizado debe cumplir con el siguiente procedimiento para el pesaje del transporte:

1. Contenedores llenos de importación

El transporte a su ingreso debe pasar por báscula y nuevamente debe pesarse cuando el contenedor ha sido cargado. El piloto debe presentar el ciclo asignado y exigir la boleta de pesaje correspondiente.

2. Contenedores llenos de exportación

El transporte con el contenedor a su ingreso debe pasar por báscula y nuevamente debe pesarse cuando el contenedor ha sido descargado. El

piloto debe presentar el ciclo asignado y exigir la boleta de pesaje correspondiente.

3. Contenedores vacíos

Estos contenedores son objeto de pesaje, tanto en entrada como en salida del puerto.

4. Graneles sólidos de importación

El transporte vacío debe pasar por báscula y nuevamente debe pesarse cuando ha sido cargado. El piloto debe presentar el ciclo asignado y exigir la boleta de pesaje correspondiente.

5. En otro tipo de carga

El transporte vacío debe pasar la bascula y luego de ser cargado debe pesarse nuevamente, para que se le extienda su boleta de pesaje.

6. En el caso de la carga que se maneja por terminales que poseen básculas propias autorizadas por Empresa Portuaria Quetzal, esta será pesada en sus básculas y dicha operación será supervisada por la Gerencia de Operaciones.

c) Obligaciones del transportista

- 1) Al ingreso al Recinto Portuario, el transportista debe presentar los documentos relacionados con la carga, para su verificación en la garita, así como la licencia de conducir del piloto para obtener el ciclo de identificación de la unidad de transporte.
- 2) Es obligatorio que los transportistas de contenedores llenos y vacíos presenten el ticket que ampare el pago del servicio de pesaje; se exceptúan de esta obligación los transportistas que movilicen carga general o graneles.
- 3) Al egreso del Recinto Portuario, el transportista debe presentar los documentos relacionados con la carga, para su verificación en la garita, la boleta de pesaje de báscula, para obtener el pase de salida correspondiente y entregar el ciclo que identifica la unidad de transporte.

Artículo 15. Servicio de Remolcadores

Servicio obligatorio de remolcadores para la asistencia de los buques en las maniobras de atraque, zarpe, movimiento interno, amarre o cualquier otra maniobra dentro o fuera de la zona de abrigo del Puerto. Todo remolcador debe tener la capacidad de efectuar maniobras en aguas someras y asistir a los buques

que el puerto tenga la capacidad de atender. El Puerto dispondrá de un mínimo de tres remolcadores, la asignación de los remolcadores para las diferentes maniobras corresponde a la División de Operaciones Marítimas, estas pueden ser:

1. **Maniobra de Atraque:** El servicio de Remolcadores INIA en la boya de recalada del canal de acceso hasta que el buque es atracado en el Muelle asignado.
2. **Maniobra de Zarpe:** Inicia en el atracadero donde se encuentra el buque y finaliza en la boya de recalada del canal de acceso.
3. **Servicio fuera de la zona de abrigo de Puerto Quetzal:** servicio que se realiza en terminales ubicadas fuera de la zona de abrigo.
4. **Servicio de travesía fuera de la zona de abrigo:** Inicia desde el zarpe del remolcador hasta su retorno. Para ello el servicio se reporta por hora, en aguas nacionales o internacionales.

a) Obligaciones del particular autorizado

1. Presentar reportes mensuales ante la Gerencia de Operaciones de los servicios proporcionados.
2. Contar con personal calificado y certificado con carne de competencia; el remolcador debe contar con Certificados de Clasificación, de la Navegabilidad, empuje o Bollard Pull (por sus siglas en ingles) y la Licencia de Navegación vigentes y extendidos o refrendados por la Autoridad Marítima ejercida por la Comandancia y Capitanía de Puerto, de acuerdo a las normas internacionales del convenio STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, por sus siglas en ingles) Formación, Titulación y Certificación de gente de guardia de mar.
3. Realizar maniobras sin cobro alguno para la Agencia Naviera o para Empresa Portuaria Quetzal, cuando la Gerencia de Operaciones necesite maximizar el uso de los puestos de atraque.

b) Requisitos del Particular Autorizado

1. Presentar el Certificado de clase extendido por una sociedad de clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
2. Cumplir con lo estipulado en las normas y recomendaciones de los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI) y Organización Internacional del Trabajo (OIT) y otros afines que el Estado de Guatemala se ha obligado a cumplir.
3. Modelo de construcción con un máximo de 3 años de antigüedad a la fecha de autorización de servicio.
4. Tener capacidad de tracción en punto fijo mínimo de 30 toneladas en marcha avante y eslora reducida, así como de dos maquinas de alta potencia y dispositivo de inversión de marcha que permita un rápido cambio de dirección.

5. Superestructura que deje amplios pasajes a las bandas, de manera que el puente de mando no golpee con el costado del buque a remolcar, visibilidad y controles desde el punto de mando a 360°.
6. Gancho disparador ubicado tan cerca como sea posible del punto giratorio, el mismo debe poder orientarse libremente entre los 90° y 270° relativos, provisto de un dispositivo amortiguador para dar flexibilidad.
7. Winches en proa y en popa que permitan la maniobra de cabos.
8. Caja para aguas negras con bomba de vaciado.
9. Equipo contra incendios con monitoreos y tomas de mangueras así como ayudas para el combate de derrames.
10. Buena estabilidad estática y dinámica, así como un rápido retorno a condición de adrizamiento.
11. Sistema de fondeo, con anclas a cada banda.

Artículo 16. Servicio de Practico de Puerto

Servicio Nacional Estratégico de carácter obligatorio prestado por personas jurídicas (individuales o colectivas) para brindar Asesoría al Capitán del buque durante la maniobra de atraque, zarpe, amarre o cualquier otra dentro o fuera de la zona de abrigo del Puerto, promoviendo la seguridad y protección marítima y la prevención de la contaminación en el medio marino, llevando a cabo procedimientos operacionales para proveer una efectiva coordinación entre el Mando del Buque, Remolcadores, Personal del Muelle y Agente Naviero.

a) Requisitos

1. Estar acreditado como Capitán de Marina Mercante y de acuerdo a los convenios de la STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, por sus siglas en ingles) o como mínimo Capitán de Corbeta de la Marina de la Defensa Nacional.
2. Ser guatemalteco, contar con licencia de piloto práctico de puerto vigente para operar en Puerto Quetzal o fuera de la Zona de Abrigo del puerto, refrendada mediante certificación por el Ministerio de la Defensa Nacional.
3. Presentar anualmente a la Gerencia de Operaciones de Empresa Portuaria Quetzal, certificación de examen medico general y oftalmológico realizado por los especialistas correspondientes del Colegio de Médicos de Guatemala.
4. Acreditar anualmente el dominio del idioma ingles mediante el certificado ECL (examen de comprensión del idioma ingles) con un mínimo de (80) puntos, extendido por la Escuela Naval de Guatemala.
5. Prestar sus servicios con toda dedicación y diligencia y con apego a las prescripciones de la ciencia, arte y ética profesional, siendo responsable por los daños y perjuicios que pudiera causar por dolo, culpa o negligencia, eximiendo a Empresa Portuaria Quetzal de toda responsabilidad sea determinada como resultado de una Investigación de Siniestros Marítimos

realizada por investigadores certificados por la Comandancia y Capitanía de Puerto.

6. Proporcionar los servicios de sus conocimientos especiales e informar como experto a las autoridades que lo soliciten dentro de Empresa Portuaria Quetzal.
7. Utilizar uniforme y equipo de comunicación adecuados.
8. Acreditar cada dos años, Certificado de actualización de conocimientos relacionados con el ejercicio del Practicaje, extendido por la Comandancia y Capitanía de Puerto y refrendado por el Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional.

b) Obligaciones

1. Sujetarse a las disposiciones de la Gerencia de Operaciones para la prestación de los servicios, así como a las normas y recomendaciones emanadas de organismos internacionales sobre procedimientos operacionales, seguridad y protección marítima.
2. No serán objeto de cobro las maniobras solicitadas por la Gerencia de Operaciones, derivada de la necesidad de espacio en los puestos de atraque para mejorar la eficiencia operativa y resguardar o proteger la infraestructura del Puerto.
3. Planifica y organiza su trabajo de acuerdo a la programación de los servicios portuarios en apoyo a las metas y objetivos de la Gerencia de Operaciones.
4. Sujetarse a las disposiciones de la Gerencia General de Puerto Quetzal en coordinación con el Ministerio de la Defensa Nacional, en la capacitación práctica (maniobra observada, supervisada y ejecutada) de los nuevos pilotos prácticos de puerto (civil o naval) en el área o áreas de su desempeño.
5. Cumplir estrictamente con las regulaciones para práctico de puerto que dicte el Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional; el Reglamento para el gobierno y Policía de los Puertos de la Republica y las disposiciones de la Comandancia y Capitanía del Puerto Quetzal.

Artículo 17. Servicio de Lancha Piloto

Deberá estar diseñada para navegar en mar abierto, poseer autonomía mínimo de 80 millas náuticas, tener facilidad para el embarque y desembarque de Prácticos de puerto y poseer los emblemas (banderas y señales diurnas) y luces características de una Lancha Piloto de acuerdo al Convenio Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (COLREG72). El Puerto dispondrá de un mínimo de dos lanchas, la asignación de las lanchas para las diferentes maniobras corresponde a la División de Operaciones Marítimas.

a) Obligaciones del particular autorizado

1. Presentar reportes mensuales ante la Gerencia de Operaciones de los Servicios proporcionados.
2. Contar con personal calificado y certificado con carne de competencia; la lancha con certificado de registro o matrícula y que este autorizada para el transporte de personal, poseer Licencia de Navegación vigentes y extendidas o refrendados por la Autoridad Marítima ejercida por la Comandancia y Capitanía del Puerto.
3. Realizar maniobras sin cobro alguno para la Agencia Naviera o para Empresa Portuaria Quetzal, cuando la Gerencia de Operaciones necesite maximizar el uso de los puestos de atraque.

b) Requisitos del Particular Autorizado

1. Modelo de construcción con un máximo de 3 años de antigüedad a la fecha de autorización del servicio.
2. Tener capacidad de tracción con dos (2) motores centrales o fuera de borda o un motor en el caso que el sistema de propulsión sea Water Jet o sistema Voith Schneider, propela asimetal, sistema Foss u otro sistema que permita gran maniobrabilidad y potencia. Superestructura que deje amplios pasajes a las bandas, de manera que el puente de mando no golpee con el costado del buque a remolcar, visibilidad y controles desde el puente de mando a 360°.
3. Altura mínima de 6.5 pies, con agarradores de acero inoxidable en el techo.
4. Excelente visibilidad de cabina y ventilación de interiores y depósitos de combustible.
5. Radio Base VHR-FM Banda Marina, multicanal (5 watts de salida mínimo), y portátiles para los tripulantes.

Artículo 18. Servicio de Maquinaria y Equipo

Es el servicio prestado por particulares autorizados en apoyo a las operaciones y actividades propias del puerto, con maquinaria y/o equipo de su propiedad. Para la prestación de este servicio tendrá prioridad la maquinaria y equipo de Empresa Portuaria Quetzal así como los del Régimen de Pensiones y Jubilaciones de los Empleados de Empresa Portuaria Quetzal.

Obligaciones

1. Prestar los servicios en el momento que lo requieran los clientes, a través de la Gerencia de Operaciones.
2. El particular autorizado debe presentar el reporte por los servicios prestados ante Empresa Portuaria Quetzal, el cual debe ser revisada por la Gerencia de Operaciones.

3. En caso que la maquinaria por desperfectos mecánicos no pueda prestar el servicio, el autorizado se compromete a sustituirla por otra similar, mientras dure la reparación.
4. Debe contratar trabajadores que posean la capacidad técnica para los servicios que prestara.
5. Permitirá a Empresa Portuaria Quetzal fiscalizar y supervisar los documentos, actos y sistemas de trabajo que efectúe dentro del ámbito de la prestación de los servicios.
6. Debe ajustarse a los tiempos y procedimientos de operaciones establecidos por la Gerencia de Operaciones.
7. Rendir los reportes e informes requeridos por la Gerencia de Operaciones.

Artículo 19. Servicio de Grúas Multipropósito

Servicio prestado por medio de grúas móviles portuarias multipropósitos, operadas por empresas privadas, consideradas equipo básico para la operación de descarga y carga de contenedores, participaran en todas las operaciones de buques de contenedores y cuando sea necesario serán utilizadas en la descarga de granel sólido y carga general.

a) Requisitos

1. Las grúas deben ser nuevas, de la mejor tecnología y del tipo móvil Portuario Multipropósitos (MHC por sus siglas en inglés: Mobile Harbour Crane)
2. Con capacidad de manejar todo tipo de contenedores llenos de buques Panamax, hasta la 13 ava. Fila a lo ancho, así como graneles y carga general.
3. Cada grúa debe ser montada en chasis de acero y ser totalmente móvil en cualquier dirección, por medio de llantas neumáticas con una carga dinámica máxima por eje de 29 toneladas métricas.
4. Contar con spreader automático para manejo de todo tipo de contenedores, almejas automáticas con capacidad mínima de 15 m³ y tolvas con accionamiento automático.

b) Obligaciones

1. Proveer, equipar, operar y mantener en buenas condiciones la maquinaria para los fines pactados en el Contrato.
2. Prestar el servicio de conformidad con los reglamentos vigentes, los términos del contrato y las normas técnicas establecidas o que se establezcan en materia de operaciones por parte de la Empresa Portuaria Quetzal.
3. Contratar trabajadores que posean la capacidad técnica para los servicios que prestara, en caso de adiestrar nuevos operadores, debe hacerlo como simulacros de operación en horas de no operación de buques.

4. Ajustarse a los tiempos y procedimientos de operación establecidos por la Gerencia de Operaciones.
5. Rendir los reportes e informes requeridos por la Gerencia de Operaciones.

Artículo 20. Servicio de Extracción de Desechos

Para autorizar la extracción de desechos sólidos y líquidos la Empresa Portuaria Quetzal debe exigir a las empresas que lo solicite lo siguiente:

a) Requisitos

1. Contar con la autorización del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales en el caso de extracción de mezclas o del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social para extracción de desechos sólidos.
2. Contar con el equipo apropiado para controlar los siniestros que ocurran derivado de la operación de extracción.
3. Contar con instalaciones debidamente autorizadas por la autoridad competente, para la recepción y tratamiento de los desechos extraídos de los buques.

b) Obligaciones

1. Cancelar los rubros tarifarios correspondientes.
2. Presentar a la Gerencia de Operaciones y a la Gerencia de Seguridad Integral, solicitud por cada servicio a prestar.
3. Contar con personal calificado y entrenado para las actividades autorizadas y para responder ante cualquier suceso o eventualidad.
4. Extender Certificado Internacional reconocido de recepción al buque por cada operación.
5. Colocar barreras de contención alrededor del buque al cual se le brinde el servicio.
6. Mantener al costado del buque durante la operación equipo contra incendios y de recuperación de derrames.
7. Prevenir cualquier fuga durante la operación de trasiego.

CAPITULO II AGENCIAS NAVIERAS, COMPAÑÍAS ESTIBADORES Y OPERADORES PORTUARIOS

Artículo 21. Agencia Naviera

Es la entidad que actúa en el Puerto, en representación del Armador, Línea Naviera o Capitán de un buque, para todos los actos y gestiones concernientes a la atención del buque y su carga.

Los buques que arriben a Puerto Quetzal, deben estar representados por una Agencia Naviera, debidamente autorizada mediante contrato suscrito entre Empresa Portuaria Quetzal y la Agencia naviera.

a) Requisitos

Cumplir con los requisitos establecidos y sujetarse a las disposiciones que le sean aplicables en el presente Normativo.

b) Derechos

1. Que se le extiendan las credenciales respectivas, para el ingreso de su personal en cumplimiento del código PBIP.
2. Participar en el desarrollo integral de Puerto Quetzal.

c) Obligaciones

1. Cumplir con las cláusulas estipuladas en el contrato suscrito con Empresa Portuaria Quetzal, así como lo contenido en el presente Formativo Operacional.
2. Acreditar y registrar ante Empresa Portuaria Quetzal su representante legal.
3. La Agencia Naviera, designara a su representante para que asista con un representante de la Estibadores a las reuniones que la Unidad de Planificación de Operaciones realice antes de cada arribo de buque, con el fin de planificar las operaciones de atraque, carga y descarga. Las operaciones planificadas quedan expresamente aceptadas por las partes involucradas en la maniobra, para el efecto se elaborara una minuta de trabajo.
4. Cuando el representante de la Agencia Naviera y de la Compañía Estibadoras, no se hagan presentes a la reunión de planificación de la operación de sus buques, el Departamento de Muelles y Equipo en coordinación con la Unidad de Planificación de Operaciones se reservan el Derecho de asignar atracadero al buque anunciado.

Artículo 22. Compañía Estibadores

Es la Empresa que cuenta con la autorización expresa de Empresa Portuaria Quetzal, para realizar las operaciones de carga y/o descarga de los buques y servicios conexos (acomodamiento de carga, llenado y vaciado de contenedores) dentro del Recinto Portuario. Estas autorizaciones estarán sujetas a las disposiciones reglamentarias en cuanto a seguridad y supervisión, para garantizar el orden y la eficiencia de las operaciones, la seguridad de las personas, las mercancías, instalaciones, equipos y demás infraestructura.

a) Requisitos

1. Deben representar y actualizar trimestralmente listado de personal e inventario del equipo.
2. Cumplir con los rendimientos establecidos en el presente Normativo.
3. Cumplir con las normas del código PBIP.

b) Derechos

Empresa Portuaria Quetzal, a través de Seguridad Integral extenderá las credenciales respectivas para el ingreso a las instalaciones portuarias, del personal que ocupe la Compañía Estibadoras de acuerdo al Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias. Permitir el ingreso de vehículos autorizados para la facilidad de las operaciones.

c) Obligaciones

1. Acatar lo establecido en las leyes, disposiciones y reglamentos de Empresa Portuaria Quetzal, emitidos para el cobro y prestación de los servicios portuarios, ingreso y circulación en el Recinto Portuario.
2. Cumplir con los rendimientos operacionales establecidos en el artículo 23 de este Normativo.
3. Toda persona que la Compañía Estibadoras emplea para prestar sus servicios debe estar registrada enlistados actualizados ante el Departamento de Seguridad Física de Empresa Portuaria Quetzal.
4. Debe identificar a su personal con su uniforme y carne de identificación respectiva.
5. Participar conjuntamente con el representante de la Agencia Naviera en la reunión de trabajo que la Unidad de Planificación de Operaciones convoque para planificar la logística de las operaciones del buque.
6. Clasificar y marcar las mercancías por partidas, previo a efectuar las labores de estiba y desestiba, de tal manera que facilite su identificación y cotejo con los documentos de control.
7. Estibar las mercancías en tierra o sobre transporte, de manera que se pueda comprobar el número de bultos o la cantidad global conforme a las partidas de los documentos de control.

8. Retirar del área de servicio el equipo utilizado inmediatamente después de finalizada la operación.
9. Marcar con el distintivo de la Compañía Estibadoras y numerar su maquinaria y aperos, indicando, cuando sea necesario, las especificaciones técnicas.
10. Cumplir con las normas sanitarias en el manejo de la carga.
11. Rendir informes y reportes requeridos por Empresa Portuaria Quetzal, relacionados con los servicios prestados a los buques y a la carga.
12. Los cobros deben efectuarse de conformidad a la tarifa vigente establecida por Empresa Portuaria Quetzal y a las cláusulas del contrato respectivo.
13. Enviar a la Gerencia de Operaciones los listados de su personal titular administrativo, por puestos de trabajo, así como del equipo con que realizan sus operaciones de carga y descarga, debiendo notificar cualquier cambio que suceda en los mismos. Su personal esta sujeto a disposiciones especiales para ingresar y permanecer en el Recinto Portuario.
14. La Estibadoras es la única responsable de la administración de su personal y de los compromisos que contraiga con ellos.
15. Colaborar con la Gerencia de Operaciones y Seguridad Industrial Integral a través de su Departamento de Seguridad Industrial Protección y Administración de Riesgos, proporcionando personal y equipo adecuado, para efectuar la limpieza del área de trabajo y del Recinto Portuario y dársena, según calendarización.
16. Todas las Compañías Estibadores e Industriales que estén autorizadas para operar en Puerto Quetzal, están obligadas a designar un representante de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal y llevara un sistema estadístico que permita visualizar el índice de gravedad de los accidentes de su área, dicho representante debe asistir a todas las reuniones de seguridad que programen.
17. Mantener en el área de operaciones un ambiente seguro y saludable desde el inicio hasta la culminación de las actividades, así como también mantener limpias las áreas de trabajo y de influencia.
18. Prevenir accidentes en el lugar de sus operaciones o servicios a través de un programa de seguridad industrial, que garantice la seguridad de los trabajadores.
19. En el caso de accidente de trabajo y/o lesiones a cualquiera de sus trabajadores, debe contar con una unidad móvil para el traslado respectivo, debiendo el representante de Seguridad Industrial designado, informar por escrito a Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal y Gerencia de Operaciones el hecho, de manera pormenorizada.
20. Mantener en el sitio de las operaciones un botiquín completo para primeros auxilios.
21. Autorizar la asistencia de su personal a las reuniones sobre seguridad e higiene industrial que se programen, mientras dure la vigencia de los contratos suscritos.
22. El representante de seguridad industrial de las Compañías Estibadores e Industriales, será responsable de ejercer control y supervisión, para que el personal haga uso del equipo de protección adecuado.

Artículo 23. Rendimientos

- a) Las Compañías Estibadores deben contar con el equipo adecuado y el personal especializado para poder cumplir con los rendimientos establecidos; la Unidad de Planificación de Operaciones llevara un registro estadístico de los rendimientos. Los rendimientos establecidos están sujetos a verificación y seguimiento por la Gerencia de Operaciones con el propósito de mejorar la eficiencia portuaria.
- b) Se asignaran las grúas multipropósitos de Puerto ó Privadas a todos los buques que transporten contenedores que recalén en Puerto Quetzal siempre y cuando los rendimientos de las mismas sean superiores a los de las grúas del buque, de acuerdo a la planificación de operaciones, preferentemente en el siguiente orden:
 - 1. Buques Celulares sin equipo.
 - 2. Primero en Tiempo, Primero en Derecho.
 - 3. Cuando un buque este siendo atendido por cuatro grúas multipropósito o sea necesario atender un segundo buque de contenedores, se asignara al segundo buque dos de las grúas que estén operando en el primer buque, dicha asignación se hará en el momento que inicie operaciones el segundo buque, siempre que falte mas de una hora para cambio de un turno.
 - 4. Cuando sea necesario atender un tercer buque de contenedores, este debe utilizar sus propias grúas.
 - 5. Cuando arribe un buque granelero sin grúas o tipo barcaza, la Gerencia de Operaciones por medio del Departamento de Muelles y Equipo asignara una grúa.
 - 6. Cuando un buque granelero tenga desperfectos en sus grúas, comprobado por la Gerencia de Operaciones se la asignara una grúa, a pesar que se encuentren operando buques de contenedores en virtud que estos pueden operar con sus propias grúas.
 - 7. Cuando a un buque granelero se le haya asignado grúa móvil, esta permanecerá operando hasta el momento que se determine innecesaria por parte del cliente o dueño de la carga.
- c) En el caso de operación de buques de contenedores se entenderá por movimiento, el ciclo de movilización de un contenedor desde su enganche hasta su desenganche por la grúa, para cualquiera de los casos siguientes:
 - 1. Descarga o Carga de un contenedor de cualquier medida, desde la cubierta o bodega del buque hasta el piso del muelle o medio de transporte o viceversa.
 - 2. Reestiba de un contenedor de cualquier medida, dentro de un mismo buque. Si se realiza Reestiba pasando por la plataforma

del muelle, debe ser considerado como un movimiento de descarga y un movimiento de carga.

3. Movilizar cada una de las tapaderas o pontones del buque, desde la cubierta del buque hasta su posicionamiento sobre el muelle.
 4. Movilizar cada una de las tapaderas o pontones del buque, desde su posicionamiento sobre el muelle hasta la cubierta del buque.
- d) Declaración Especial: Empresa Portuaria Garantiza el equipo de tierra para lograr la eficiencia en las operaciones de carga o descarga de contenedores, sin embargo, cuando no exista disponibilidad del equipo portuario por estar asignado a otros buques, los rendimientos se basaran en el equipo del buque.
- e) Cuando no estén planificadas las operaciones de buques de contenedores, la Unidad de Planificación de Operaciones y el Departamento de Muelles y Equipo, podrán asignar a solicitud de la Agencia Naviera las grúas multipropósitos a otro tipo de carga, con el orden de prioridad siguiente: graneles sólidos, carga general y otro tipo de carga. Si las grúas multipropósitos de puerto están operando en un buque granelero y atracado un buque de contenedores siempre y cuando el buque no tenga grúa propia y basada en la necesidad operacional del puerto.
- f) La Gerencia de Operaciones por medio de la Unidad de Planificación de Operaciones, planificará las actividades de carga y descarga de buques estableciendo la necesidad del uso de las grúas del buque, así como las de puerto, manteniendo el criterio de mayor productividad.
- g) Tabla de rendimiento operacional vigente queda establecida en Anexo 1.
- h) Determinación del tiempo para la verificación de rendimiento en el puesto de atraque:
1. **Inicio de Operaciones:** Las operaciones inician al momento de concluir la recepción oficial del buque.
 2. **Demoras:** Para determinar el rendimiento en las operaciones, se debe descontar el tiempo que originen las demoras de fuerza mayor por condiciones meteorológicas adversas o las que sean atribuibles a Empresa Portuaria Quetzal como desperfectos mecánicos de las grúas del puerto, falta de personal de EPQ, falta de energía eléctrica y del sistema de informática del puerto, paros laborales parciales del personal de EPQ y lento ingreso/egreso (comprobado) al Recinto Portuario.

Finalización: Las operaciones concluyen al cargar o descargar el último producto.

CAPITULO III

INGRESO DE PERSONAS, VEHÍCULOS Y MAQUINARIA AL RECINTO PORTUARIO

Artículo 24. Ingreso de Personas y Vehículos

Para el ingreso de personas a las instalaciones de Puerto Quetzal se requiere portar el carne y en el caso de vehículos Tarjeta Electrónica de Proximidad extendido por la Gerencia de Seguridad Integral.

a) **Carne de Empleados, Clientes y Visitantes:**

El carne de identificación es personal e intransferible y debe portarse en lugar visible para que la persona pueda ser identificada con facilidad por el personal de protección.

b) **Ingreso de vehículos:**

Los vehículos que apoyan las actividades portuarias para ingresar al Recinto Portuario, deben obtener la autorización de la Gerencia de Seguridad Integral y cumplir con las Normas establecidas, reglamentos correspondientes.

1. Los camiones que ingresan al puerto para depositar o retirar mercancías deben presentar la documentación correspondiente que para el caso exige la exportación o importación.
2. La velocidad máxima permitirá para vehículos dentro del Recinto Portuario, es de 30 kilómetros por hora, debiendo circular por las vías y rutas señaladas.
3. Los vehículos que ingresen al Recinto Portuaria transportando productos inflamables, deben contar con autorización específica y estar provistos de extintores contra incendios, apropiados al tipo de producto transportado.

Artículo 25. Permanencia dentro del Recinto Portuario

Todas las personas y vehículos que permanezcan en el Recinto Portuario deben observar lo siguiente:

1. Atender y cumplir las medidas de seguridad y los avisos de precaución, restricción y prohibición.
2. El transporte pesado debe permanecer dentro del Recinto Portuario solo el tiempo necesario para realizar sus actividades de carga y descarga.
3. Mantener las vías de circulación y accesos libres de cualquier objeto o mercancía que los obstruya.
4. Las personas y vehículos circulan bajo su responsabilidad dentro del Recinto Portuario y son responsables de los daños que ocasionen.

Artículo 26. Registro de Personas y Vehículos

Empresa Portuaria Quetzal a través de la Gerencia de Seguridad Integral y sus elementos de Protección Física debidamente identificados y uniformados, efectuara el registro de personas y vehículos, guardando el debido respeto.

Artículo 27. Apertura de Puertas

La apertura de puertas de acceso al Recinto Portuario de las Terminales Portuarias Privadas para operaciones eventuales, debe ser autorizada por la Gerencia de Operaciones, para el tiempo que dure la operación, mientras no se encuentren habilitadas las garitas nuevas de egreso del Recinto Portuario. Durante esta operación debe estar presente un delegado de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) y un representante de la Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal.

Artículo 28. Autorización, Aterrizaje y Despegue de Helicópteros

El aterrizaje de helicópteros en Puerto Quetzal, debe ser autorizado por la Torre de Control aéreo del Puerto de San José y el Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP), identificando para el efecto la nave, razón de aterrizaje, tiempo estimado de arribo y de permanencia, así como cantidad de personas a bordo. El despegue debe ser notificado a través de Control de Trafico aéreo del Puerto de San José en el canal de radiocomunicación área VHF FM No.

CAPITULO IV PRESTACION DE SERVICIOS AL BUQUE Y A LA CARGA

Artículo 29. Programación de Arribos

La Agencia Naviera debe presentar por escrito, vía fax o correo electrónico (e-mail):

- a. A la Gerencia de Operaciones los itinerarios de buques previstos con un mes de anticipación y actualización semanal, para fines de programación, planificación y asignación de atracaderos.
- b. Al Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias de Empresa Portuaria Quetzal como mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación, el reporte que indique las últimas diez (10) instalaciones portuarias visitadas por el buque, de conformidad con el número 4.38 de la parte B, del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Artículo 30. Solicitud de Servicios al Buque y a la Carga

La Agencia Naviera debe presentar a la Gerencia de Operaciones, la solicitud de servicios al buque establecidos en los formularios GO-001A al GO-001J, como mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo del buque. En caso de desistimiento de los servicios, debe notificarse a la Gerencia de Operaciones con dos (2) horas de anticipación, de lo contrario se consideraran como servicios prestados.

Artículo 31. Pago Anticipado por Servicios al buque y a la carga

Solicitar precalculo de los servicios con tres días hábiles de anticipación al Departamento de Facturación, Cartera y Cobros y efectuar el pago anticipado conforme a lo establecido en el Artículo 44 del Reglamento de la Tarifa.

Artículo 32. Conformación de Arribo

1. La Agencia Naviera debe presentar por escrito a la Gerencia de Operaciones, la confirmación de arribo de sus buques, con doce (12) horas de anticipación, excepto los buques procedentes de puertos del área que pueden ser confirmados con seis (6) horas de anticipación.
2. Al aproximarse a Puerto Quetzal, el capitán del buque, debe solicitar a Control de Tráfico Portuario la autorización de atraque y reportar la

hora del mismo, utilizando los canales dieciséis (16) de VHF FM, Banda Marina.

Artículo 33. Asignación de Atracaderos

- a) La Gerencia de Operaciones, a través de la División de Operaciones Terrestres y un representante de la Gerencia de Seguridad Integral en la reunión de Planificación de Operaciones asignara los atracaderos a los buques que hayan confirmado su arribo, tomando en consideración los siguientes aspectos:
 - 1) Disponibilidad de muelle.
 - 2) Clase de buque, eslora y calado
 - 3) Clase de mercancías a manipular.

- b) Las Agencias Navieras tienen la obligación de proporcionar la información completa y detallada (eslora, hora de arribo) con el propósito de asignar los atracaderos eficientemente, para evitar movimientos internos que puedan entorpecer la logística operativa integral.

- c) El turno de atraque de un buque se pierde por las razones siguientes:
 - 1. Si la Agencia Naviera por su propia conveniencia solicita la suspensión del atraque.
 - 2. Por no entregar a la Gerencia de Operaciones la documentación requerida para su carga o descarga.
 - 3. No efectuar el depósito para la prestación de los servicios.
 - 4. Cuando el buque no cuente con la planificación de operaciones de acuerdo al numeral 4. de la literal c) del artículo 2 del presente normativo, pues altera las operaciones planificadas con anterioridad.

- d) Cuando el buque (X) toma el turno de otro buque (Y) que por conveniencia de su Agencia Naviera no es atracado, el buque (X) no perderá su turno, aun cuando por necesidades operativas sea retirado al área de fondeo, salvo que las causas sean por bajo rendimiento. El buque (Y) pierde su turno y reinicia la espera en el lugar que le correspondía a (X) en la línea de espera.

- e) la Gerencia de Operaciones asignara dos atracaderos para buques charter (un azucarero a granel y otro de cualquier tipo de granel o carga general) y dos atracaderos para buques de línea. Dichos buques atracaran en el orden de arribo. Si la disponibilidad de espacio en el muelle lo permite, podrá ser atracado un quinto buque, independientemente que sea de línea o charter y que permita efectuar una operación segura.

- f) Cuando solo se disponga de un puesto de atraque, podrá ocuparlo otro buque de diferente tipo de carga en forma condicionada, es decir que en cualquier momento, podrá retirarse a fondeo por necesidades operacionales.
- g) Al estar atracadas dos embarcaciones de guerra, los dos atracaderos restantes, serán asignados para un buque de línea y un buque de charter, tomando en cuenta el arribo y el tipo de carga.
- h) Cuando se requiera atracar un buque que tenga prioridad (crucero o de guerra) la Gerencia de Operaciones decidirá cual debe salir a fondeo, dependiendo de la planificación establecida, tomando en cuenta: tipo de carga, tiempo de operación, y rendimientos.
- i) Con relación al Muelle Auxiliar, se establece lo siguiente:
 - 1. En el Muelle Auxiliar Norte se atracara buques con eslora máxima de 155.0 Mts.
 - 2. En el Muelle Auxiliar Sur, se atracaran buques con una eslora máxima de 80 Mts.
 - 3. El atraque de buques con esloras mayores, quedara a discreción de la Gerencia de Operaciones, en coordinación con el práctico.
- J) Cuando se traslade el buque al Muelle Auxiliar por bajo rendimiento en sus operaciones, los gastos que se ocasionen serán cubiertos por la Agencia Naviera que lo represente.
- k) Para considerar la autorización de una ventana a buques de contenedores que soliciten las Agencias Navieras debe tomarse en cuenta lo siguiente:
 - 1. Presentar solicitud a la Gerencia General de Empresa Portuaria Quetzal.
 - 2. Mantener frecuencia semanal, día y hora específica de atraque.
 - 3. Movilizar un mínimo de 1500 Teus y de preferencia que sean de Transbordo.
- l) Las embarcaciones que utilizan el canal de acceso de Puerto Quetzal para atracar en la Marina ubicada en la dársena oeste de la zona de abrigo, deben reportarse a la torre de Trafico Portuario tanto en su ingreso como en su egreso.

Artículo 34. Atraque de Buques

a) Prioridad de Atraque

Quedan establecidas las siguientes prioridades de atraque:

- 1. Buques exclusivamente para pasajeros.
- 2. Buques de guerra.
- 3. Buques con carga en pie o perecedera.
- 4. Buques que transporten únicamente carga peligrosa.

5. Buques de contenedores, Roll-On/Roll-Off, carga general, de graneles y mixtos.

b) Atraques Especiales

Los buques que transportan enfermos o mercancías infecto-contagiosas, podrán atracar con la aprobación de las autoridades sanitarias y Capitán de Puerto.

Artículo 35. Visita Oficial

La visita oficial al buque puede realizarse tanto en el área de fondeo como en los atracaderos de la Zona de Abrigo, previa autorización por escrito de la Capitanía de Puerto a la Agencia Naviera que lo representa, debiendo presentar una copia a la Gerencia de Operaciones con por lo menos una (1) hora de anticipación. La visita en las áreas de fondeo, quedaran sujetas a las buenas condiciones meteorológicas y condiciones de mar, criterio que evaluará la Comandancia y Capitanía de Puerto para salvaguardar la vida humana en el mar. Participan en la visita oficial representantes de las instituciones que la ley autoriza.

Artículo 36. Documentos Requeridos en la Visita Oficial

El Agente Naviero debe proporcionar a la Gerencia de Operaciones una copia de los siguientes documentos:

- a) Declaración Oficial del Arribo de Buque (Ships Official Arrival Declaration).
- b) Copia del certificado de Tonelaje Internacional (International Tonnage Certificate).
- c) Declaración de carga peligrosa a descargar en Puerto Quetzal, así como su cantidad.
- d) Declaración de Protección Marítima indicando su Nivel de Protección actual del buque.
- e) Particulares del buque (Ships Particulars).
- f) Listado de los últimos puertos (Port of Call List).
- g) Listado de la tripulación (Crew List) y efectos personales.

Artículo 37. Redes de Protección e Iluminación

Todo buque que se encuentre atracado debe colocar redes de protección en la escala y mantener una adecuada iluminación en sus cubiertas y escalera.

Previo al inicio de las operaciones, la Compañía Estibadora esta obligada a colocar en la borda del área del buque que este trabajando, redes o lonas en buen estado para evitar la caída de productos en la Dársena.

Artículo 38. Movimiento interno de buques atracados y Retiro al Área de Fondeo.

a) Movimiento Interno:

La Gerencia de Operaciones podrá efectuar movimientos internos de buques sin costo para el cliente, con el propósito de incrementar la eficiencia operativa y utilización de los puestos de atraque. Los movimientos internos a conveniencia del cliente, queda a efecto el pago de los servicios que se le preste. Toda maniobra debe efectuarse con apoyo de remolcadores y prácticos con el propósito de proteger la infraestructura del muelle y del buque, siempre y cuando el buque no pueda ejecutar el corrimiento solo con estachas, cabos y cables.

b) Retiro al área de fondeo:

La Gerencia de Operaciones puede ordenar el retiro de los buques hacia el área de fondeo en los siguientes casos:

1. Cuando el Puerto necesite un puesto de atraque y el buque que lo ocupa registre rendimientos de operación por debajo de los establecidos en la tabla que menciona el artículo 23, siempre que el bajo rendimiento no sea atribuible a Puerto Quetzal.
2. Cuando el buque sufra algún accidente o siniestro que comprometa la seguridad de las instalaciones portuarias, de las personas y de las mercancías.
3. Cuando por motivos de seguridad sea requerido por la Capitanía del Puerto.
4. El buque que se atraco en forma condicionada, los gastos incurridos correrán por cuenta de la Agencia Naviera que lo representa.

Artículo 39. Maniobras de Seguridad Marítima y Reparación menores de Buques

a) Maniobras de Seguridad Marítima

El capitán del buque puede solicitar en la Visita Oficial la autorización de la Comandancia y Capitanía del Puerto Quetzal, para realizar maniobras de lanzamiento, recuperación y pruebas de funcionamiento de sus lanchas salvavidas, cuyas maniobras se realizaran en una distancia de 50 metros de su propio buque, quedándoles prohibido atracarlas en el muelle o al costado de otros buques.

b) Reparaciones en Buque

La Gerencia de Operaciones podrá autorizar por escrito las siguientes reparaciones:

1. Reparaciones menores de maquinas que dejen inoperante al buque hasta un máximo de 5 horas.
2. Trabajos de mantenimiento menor a las cubiertas o a la superestructura del buque, prohibiéndose los trabajos de pintura al casco del buque y a los manparos de la superestructura con frente de agua.

En ambos casos debe detallar los trabajos a realizar y el tiempo de ejecución de los mismos. La autorización implica evitar cualquier tipo de contaminación de la dársena y muelle, lo cual será supervisado por la Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal, en todo caso, serán responsables por los costos en que se incurra en la limpieza del área afectada.

Artículo 41. Coordinación de Trabajo en Servicios a la Carga

En operación de carga o descarga en un buque en la que participan más de una Compañía Estibadora, será la Gerencia de Operaciones durante la planificación del buque quien determine la forma de operar tomando en cuenta lo siguiente:

- a) Documentación y tipo de operación.
- b) Numero de bodegas a trabajar.
- c) Tonelaje a movilizar.
- d) Rendimiento histórico de las Compañías Estibadores.

Artículo 42. Plazos para Entrega de Documentos

1. Las Agencias Navieras deben transmitir el Manifiesto de Carga vía electrónica de conformidad con los procedimientos establecidos vigentes autorizados por la Superintendencia de Administración Tributaria-SAT-.

Los procedimientos de –SAT- deben observarse como norma obligatoria y la Gerencia de Operaciones debe hacerlo del conocimiento de las Agencias Navieras oportunamente.

2. Las mercancías fuera de manifiesto serán descargadas Vía Indirecta con la autorización escrita de la Superintendencia de Administración Tributaria. La Agencia Naviera debe presentar a la Gerencia de Operaciones, el manifiesto adicional correspondiente en un término de dos (2) días.
3. cuando exista discrepancia entre el Manifiesto de Carga, Conocimiento de Embarque (B/L) y las mercancías, la Agencia Naviera debe presentar a la Gerencia de Operaciones una carta de corrección autorizada por la SAT, el

mismo día para carga de exportación y en el termino de un (1) día para carga de importación.

4. Cuando se presenten cambios de consignatario de la mercancía, previo al despacho, la Agencia Naviera o el consignatario debe presentar la notificación de endoso debidamente autenticado y con la autorización de la SAT.
5. Resumen de los documentos necesarios para operaciones de Importación y Exportación.

OBLIGACION GENERAL		
Documentos	Cantidad	Unidad a la que se entrega o declara
Plano de Estiba	1	Unidad de Planificación de Operaciones.
Manifiestos Electrónicos de Carga	Vía Electrónica	Sección de Cancelación verifica en el sistema el envío electrónico del manifiesto.
IMPORTACIÓN		
Documentos	Cantidad	Unidad a la que se entrega o declara
Carga General	1 Libreta de chequeo por cada bodega y 2 adicionales	Las adicionales se envían a la Sección de Importación.
Sólido o Líquido	Pólizas	
Contenedores y Furgones	1 lista de Contenedores (secuencial) por cada bodega y 3 adicionales	2 adicionales para Departamento de Contenedores y 1 adicional para Sección de Cancelación.
Vehículos	6 libretas de chequeo	2 para cheques, 3 para Sección de Patios y Vehículos y 1 para Sección de Cancelación.
EXPORTACION		

Documentos	Cantidad	Unidad a la que se entrega o declara
Lista embarque, autorizada por SAT.	1 por cada bodega y 2 adicionales	1 adicional para Sección de Exportación y 1 para Sección de Cancelación.
Manifiesto de exportación	Vía electrónica (obligatoria)	Sección de Cancelación verifica en el sistema el envío electrónico del manifiesto.
Listado de Contenedores	1 por cada bodega y 3 adicionales	2 adicionales para Departamento de Contenedores y 1 para Sección de Cancelación.

Artículo 43. Desembarque y Reembarque Simultáneo

Cuando la Agencia Naviera requiera este servicio, debe presentar a la Gerencia de Operaciones solicitud por escrito, con dos (2) horas de anticipación y debe acompañar la documentación de la carga a movilizar, en la que conste el peso de la misma o la lista de contenedores a manipular.

Artículo 44. Plan Operativo

La Unidad de Planificación de Operaciones debe planificar las operaciones de carga y descarga de cada buque, previa convocatoria a los representantes de:

- a) La Agencia Naviera, quien debe invitar al representante de la Compañía Estibadora.
- b) La Terminal Portuaria a donde se destine la carga, así como al representante del Transporte.
- c) El Departamento Muelle y Equipos de la Gerencia de Operaciones según el tipo de buque a operar.
- d) El Operador Portuario de las grúas multipropósitos, cuando corresponda.
- e) La Gerencia de Seguridad Integral.
- f) La Unidad de Mercadeo y Comercialización cuando sea necesario.

Artículo 45. Inicio de Operaciones de Carga y Descarga

La Gerencia de Operaciones, a través de la División de Operaciones Terrestres, autorizara el inicio de operaciones, previa inspección de las mercancías a bordo, que se hará inmediatamente después de la visita oficial del buque.

Artículo 46. Vía de Carga o Descarga

1. VÍA DIRECTA

Las mercancías o contenedores son descargados o cargados del buque directamente al medio de transporte o viceversa, para su inmediato retiro fuera del Recinto. Para efectuar este tipo de Operación debe presentar la documentación específica autorizada por SAT y la cantidad de transporte adecuado para cumplir con el ciclo de transferencia, caso contrario se le tratará como Vía Indirecta, trasladándose las mercancías a patios o bodegas de Puerto Quetzal. En esta vía Empresa Portuaria Quetzal no pone a disposición equipo de transferencia.

2. VÍA INTERMEDIA

Las mercancías o contenedores son descargados o cargados del buque directamente al medio de transporte o viceversa, para su inmediato retiro a los Recintos Fiscales ubicados dentro del Recinto Portuario. Cuando no se mantenga el ciclo de transferencia, la empresa aplicará vía indirecta trasladando la carga a patios de Puerto Quetzal, con el propósito de mantener la productividad en el muelle.

3. VÍA INDIRECTA

Las mercancías o contenedores son descargados o cargados del buque y transferidos para su recepción en bodegas o patios del puerto, para ser posteriormente retiradas. Esta operación es realizada con el equipo propiedad de Empresa Portuaria Quetzal.

Se exceptúa aquella carga que por su especialidad no puede ser atendida por la Empresa Portuaria Quetzal, a la cual se le dará el trato de Vía Directa.

Artículo 47. Mercancías mal estibadas y Avería Gruesa

No se autorizan las operaciones de descarga de mercancías que se determinen con mala estiba o avería dentro de las bodegas del buque, hasta que se suscriba un acta por la Gerencia de Operaciones, la Agencia Naviera y el Capitán del buque, en la que se haga constar las condiciones encontradas y se exima a Puerto Quetzal de toda responsabilidad de demoras, daños, averías o faltantes de la mercancía.

Artículo 48. Responsabilidad durante Carga y Descarga

Las Compañías Estibadora son responsables de compensar el valor de las averías o pérdida de mercancías, que se ocasione durante la manipulación de la carga cuando sea comprobada su culpabilidad.

Artículo 49. Servicio de Bascula fuera del Recinto Portuario.

La Gerencia de Operaciones puede autorizar el uso de báscula fuera del Recinto Portuario con el propósito de agilizar las operaciones, para lo cual deben cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Presentar anticipadamente una solicitud por escrito.
- b) Que sean predios fiscales autorizados por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).
- c) Que se encuentren en el perímetro del municipio del Puerto de San José.
- d) Presentar fotocopia del Certificado de la última calibración de báscula que no sea mayor de cinco meses.
- e) Proporcionar transporte y alimentación al personal que asigne la Gerencia de Operaciones, para la supervisión de pesaje.
- f) Proporcionar reportes en la forma requerida por la Gerencia de Operaciones.

CAPITULO V

SEGURIDAD FÍSICA, INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

Artículo 50. Seguridad Física

La protección de los Buques e Instalaciones Portuarias esta a cargo de la Gerencia de Seguridad Integral por medio de la División de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP).

Las Agencias Navieras, Compañías Estibadora, Importadores, Exportadores, Terminales Portuarias Privadas, Operadores y cualquier otra entidad que preste sus servicios dentro del Recinto Portuario, deben basarse a estándares de seguridad, establecidos por el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), que trata sobre las medidas de protección física, antiterroristas y de narcoactividades.

Las empresas deben proporcionar equipos de protección a todo su personal, de acuerdo a la actividad que desarrollan y tipo de mercancías que manipulen, así como velar que el uso sea obligatorio, principalmente el que debe portar la cuadrilla encargada de manipulación de mercancías peligrosas, de conformidad a lo indicado por el Código IMDG (International Maritime Dangerous Goods) de Naciones Unidas.

Artículo 51. Equipo de Protección

Es obligatorio el uso de los equipos de protección personal para todo trabajador que realizan trabajos de operación o estiba dentro del Recinto Portuario según el caso. El equipo de protección es el siguiente:

- 1) Casco de seguridad con el logotipo de la Empresa Contratante.
- 2) Zapatos o botas con taloneras y punteras de seguridad.
- 3) Ropa de trabajo para resguardar de daños por efecto mecánicos, productos químicos y/o factores climáticos
- 4) Guantes, lentes de seguridad y mascarillas.
- 5) Equipo de protección auditiva, según sea el caso.
- 6) Equipo especial para ambientes confinados.

Artículo 52. Maquinaria y Equipo de Manipulación

La maquinaria y el quipo de manipulación deben reunir las condiciones mínimas de seguridad y operación para proteger la vida del personal y no dañar la carga, de lo contrario las operaciones serán suspendidas.

Finaliza la operación o servicio, deben retirar toda maquinaria, equipo, materiales y aperos utilizados en la misma, hacia las áreas designadas par su resguardo.

Artículo 53. Seguridad e Higiene

Empresa Portuaria Quetzal exigirá que se cumpla con lo establecido en el Código de Trabajo y medidas que indica el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (I.G.S.S.), en caso dado, notificara a donde corresponda la violación del mismo.

a) Disposiciones

Normas y condiciones generales de higiene y seguridad en que deben ejecutar sus labores los trabajadores de Empresa Portuaria Quetzal, Agencias Navieras, Compañías Estibadora y cualquier otra Empresa que realice trabajos en el Puerto, con el fin de proteger la vida, salud e integridad física de las personas, así como el medio ambiente:

1. Las Agencias Navieras y Particulares Autorizados que presten servicios dentro del Recinto Portuario, deben tomar precaución para evitar cualquier tipo de contaminación así como responsabilizarse de mantener limpia el área en que laboran.
2. Toda operación que requiera suspender el transito de vehículos o peatones en un área determinada, debe informarse a la Gerencia de Operaciones, en coordinación con Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal, para su autorización y señalización requerida.

b) Prohibiciones

1. Fumar en las instalaciones del Recinto Portuario, donde se almacena o manipula carga.
2. soldar o manipular llamas abiertas, sin autorización y supervisión de la Gerencia de Seguridad Integral.
3. Operar o manipular válvulas, equipos o elementos propios del puerto, sin autorización de la Gerencia de Seguridad Integral.
4. Ingresar bajo los efectos de alcohol o sustancias alucinógenas, así como consumirlos y venderlos dentro del Recinto Portuario. La persona que sea sorprendida en actividades de este tipo, será retirada inmediatamente.
5. Iniciar las operaciones sin haber adoptado las acciones tendientes a evitar o minimizar los accidentes.
6. Transportar personal en maquinarias, grúas y estribos de los vehículos que circulen por el Recinto Portuario.
7. Ingresar, sin autorización previa y control cualquier tipo de armas, explosivos o materiales inflamables, oxidantes, contaminantes o radioactivos al Recinto Portuario.
8. Ingresar al recinto Portuario vehículos que derramen combustible o aceite.
9. Depositar o descargar cualquier tipo de basura, sin autorización y verificación de la Gerencia de Seguridad Integral.

10. Reparar y dar mantenimiento a todo equipo o maquinaria, fuera de las áreas designadas para el efecto.

Artículo 54. Contaminación Marina

De conformidad con el Decreto No. 68-86 Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente y Decreto 56-96 Ley de Mar, no debe arrojarse al mar, basura, ceniza, aceites, combustibles o cualquier desperdicio o material contaminante, desde los buques atracados en el muelle o fondeados. Cuando se realicen trasiegos de desechos líquidos y de combustibles, la empresa que proporcione dichos servicios queda obligada a solicitar el servicio de control contra derrames, contar con el equipo adecuado para combatir derrames y contaminación, así como delimitar el área utilizada.

Los buques que atraquen en Puerto Quetzal deben sujetarse a las normas establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y su Protocolo de Enmiendas 1,978 (MARPOL 73-78), por ser Guatemala signataria del mismo.

Artículo 55. Protección al Medio Ambiente

Todos los arrendatarios, inversionistas y personas que se relacionen con la actividad portuaria, deben prevenir la contaminación del medio ambiente y mantener el equilibrio ecológico, así como observar todas las leyes de la materia.

Artículo 56. Planes de Contingencia

Toda empresa autorizada para operar en Puerto Quetzal, debe desarrollar sus planes de contingencia los cuales deben ser aprobados por la Gerencia de Seguridad Integral y disponer del equipo correspondiente, el que también debe estar a disposición de Puerto Quetzal en cualquier emergencia.

No obstante lo anterior debe sujetarse a los planes de contingencia consignados en el Plan de Protección de Instalaciones Portuarias de Empresa Portuaria Quetzal (PPIPPQ), en coordinación con la Gerencia de Seguridad Integral.

Artículo 58. Trasiego de Combustible

Este servicio es prestado por particulares y debe ser autorizado cada vez que se realice, por la Gerencia de Operaciones y supervisado por la Gerencia de Seguridad Integral, verificando las siguientes medidas:

- a) Colocar barreras de contención alrededor del buque.

- b) Mantener equipo para contrarrestar incendios y derrames durante la operación.
- c) Responder ante Empresa Portuaria Quetzal y terceros por cualquier daño o perjuicio que pudiera derivarse de su actividad.
- d) Atender las medidas de seguridad e higiene establecidas y las que emita la Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal.
- e) Delimitar y señalizar el área de muelle que se utiliza durante esta operación.

Artículo 59. Extracción de Desechos Oleosos

Previo a la autorización de Empresa Portuaria Quetzal, debe llenar los siguientes requisitos:

- a) Contar con autorización definitiva del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
- b) Contar con la autorización definitiva de la Organización Marítima Internacional (OMI), para extender al capitán del buque el certificado respectivo.
- c) Colocar alrededor del buque barreras de contención.
- d) Mantener equipo para contrarrestar incendios y derrames durante la operación.
- e) Atender las medidas de seguridad e higiene establecidas y las emitidas por la Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal.

CAPITULO VI

MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 60. Carga Peligrosa

Es la carga que, por los riesgos que representan su manipulación y resguardo, se encuentra comprendida en la clasificación establecida en La Ley de Especies Estancadas, Ley de Minería e Hidrocarburos y el Convenio SOLAS y enumerada en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) de las Naciones Unidas y sus enmiendas que para el efecto en el futuro apruebe la OMI. Incluye los contenedores vacíos que hubieran transportado mercancías peligrosas, a menos que hayan sido neutralizados los residuos de esas mercancías.

Queda terminante prohibido trasegar (de contenedor a contenedor o a camión) explosivos dentro del Recinto Portuario, el consignatario deberá realizar sus trámites de despacho de inmediato.

Todo manejo de carga peligrosa, debe estar debidamente respaldado con licencia otorgada por la autoridad competente, observando que las condiciones de manejo y almacenaje se desarrollen de acuerdo a las especificaciones técnicas del producto.

Artículo 61. Procedimiento de Aviso

Las agencias navieras están obligadas a informar y presentar a la Gerencia de Operaciones los documentos de carga o mercancías peligrosas que serán manejadas en Puerto Quetzal.

- a) La Agencia Naviera debe proporcionar en el manifiesto la información siguiente:
 1. Denominación técnica de la sustancia, identificando su clase, de acuerdo al código IMDG.
 2. Numero de Naciones Unidas.
 3. Descripción de las Propiedades físico-químicas de las mercancías.

- b) Condiciones previas al inicio de la operación.
 1. La Compañía Estibadora debe proporcionar el equipo especial necesario para un manejo seguro, y el equipo de protección para el personal.
 2. La Agencia Naviera y la Compañía Estibadora deben contar con un plan de emergencia contra derrames y/o incendios y primeros auxilios en caso de accidentes.

3. Los buques que transporten sustancias peligrosas, deben contar con el Certificado de Aptitud válido.
4. La Agencia Naviera, bajo la supervisión de la Gerencia de Operaciones y de la Gerencia de Seguridad Integral, comprobara que los controles de manipulación de la carga, los sistemas de medición, los sistemas de detección y alarma en casos de emergencia funcionen adecuadamente, antes de iniciarse las operaciones de manipulación.

Artículo 62. Buques con Carga Peligrosa

Durante la carga o descarga de los buques con carga peligrosa, se observaran estrictamente las disposiciones de seguridad establecidas.

No se permitirá la descarga de mercancías peligrosas cuyos embalajes o envases se encuentren averiados, si durante la operación, los envases se rompen, muestran filtraciones o sufren daños apreciables, serán retirados de inmediato del muelle y trasladados a un área definida, corriendo los gastos que represente esta operación a cargo de la Agencia Naviera.

Para el atraque de estos buques deben observarse las siguientes condiciones:

- a) Se amarraran al muelle con la proa hacia el Sur con las anclas izadas y alejadas.
- b) En los escobinas de la proa se colocara un cable de remolque apropiado bajando por un lado con su bosa colgando a una altura de tres pies sobre la superficie del mar y pueda ser tomado fácilmente por un remolcador para sacar el buque si fuera necesario.
- c) No se permite efectuar reparaciones durante la estadía del buque y debe tener sus maquinas principales y sistema de propulsión listos para zarpar.

Artículo 63. Carga y/o Descarga de Explosivos

- a) El buque que transporte explosivos y otro tipo de carga, deberá descargar en primer lugar los explosivos y luego el resto de la carga.
- b) La carga y/o descarga de explosivos debe efectuarse con conocimiento y autorización de la Comandancia y Capitanía del Puerto Quetzal y supervisión permanente de la Gerencia de Operaciones y Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal.
- c) En caso de producirse un incendio en el muelle, el buque que esté operando con explosivos, zarpara de inmediato aun sin asistencia de remolcadores.
- d) La descarga de explosivos se realizará únicamente al medio de transporte para su posterior traslado fuera del Recinto Portuaria o a las áreas de almacenaje designadas.

- e) Queda prohibido fumar durante las operaciones con explosivos.

Artículo 64. Contenedores de Carga Peligrosa

Los contenedores que transporten carga peligrosa deben estar debidamente etiquetados indicando el tipo de carga que contengan, para darle el tratamiento adecuado. Puerto Quetzal no permitirá el ingreso de los contenedores vacíos que aun porten las señales o etiquetas con avisos de CARGA PELIGROSA. La Agencia Naviera es la responsable de quitar las etiquetas de carga peligrosa, cuando los contenedores regresen vacíos al Recinto Portuario.

Artículo 65. Carga y/o Descarga de Líquidos Inflamables

- a) La carga y/o descarga de líquidos inflamables, debe sujetarse a las normas establecidas en el Código IMDG de Naciones Unidas, debiendo despacharse por la Vía Directa.
- b) Durante la operación de buques con líquidos inflamables, no se permitirán reparaciones, así como las utilizaciones de herramientas eléctricas, soldadura eléctrica o autógena o cualquier otro artefacto o herramienta que sea susceptible a producir chispas.
- c) Queda prohibido fumar en el muelle durante las operaciones de productos inflamables.
- d) La instalación y equipo contra incendios de los buques, debe ser el adecuado y estar en buenas condiciones, eso incluye un sistema de sofocación por vapor, polvo seco, bióxido de carbono o espuma.
- e) Todo buque tanque que se encuentre operando líquidos inflamables, debe empezar la carga o descarga a baja velocidad, revisando las mangueras, para detectar y reparar cualquier fuga, asimismo se cerciorara de que el producto este entrando o saliendo de los tanques. Después de la revisión anterior, el bombeo podrá aumentarse al régimen requerido.
- f) De acuerdo con la Gerencia de Seguridad Integral de Empresa Portuaria Quetzal, la Agencia Naviera o el consignatario del producto, esta obligado a delimitar el área de muelle donde se encuentre atracado el buque, a efecto de hacer segura la operación.

Artículo 66. Almacenamiento de Carga Peligrosa

- a) La Gerencia de Operaciones y de Seguridad Integral determinaran dentro del Recinto Portuario las áreas de seguridad para manipular o almacenar mercancías peligrosas.
- b) El encargado de control de mercancías peligrosas de la Gerencia de Seguridad Integral debe verificar que se encuentren debidamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con las disposiciones del Código IMDG de Naciones Unidas.

- c) La manipulación y almacenamiento de esta carga, debe efectuarse de acuerdo con las etiquetad de autorizadas para materiales peligrosos, de conformidad con las indicaciones del Código IMDG de Naciones Unidas.

Artículo 67. Sanciones

Las infracciones del presente Normativo y disposiciones emanadas de Empresa Portuaria Quetzal serán determinadas y calificadas en su gravedad, de ser necesaria una sanción, se utilizara la tabla siguiente:

Infracción	1ra. Acción	2da. Acción	3ra. Acción
Leve Empresa	Notificación por escrito en ambos casos de la infraestructura cometida.		Reporte para consultarlo en la renegociación del contrato.
Grave Empresa	Amonestación escrita en ambos casos		Tener el Contrato, sin menoscabo de responder ante la Empresa o terceros de todo daño, que el bien arrendado sufra, de sus trabajadores. Suspensión total de los Servicios.
	Se consulta en la renegociación del Contrato	Advertencia de rescindir el Contrato	
Leve Persona	Amonestación verbal y concientización en ambos casos.		Prohibición de ingreso a la persona a trabajar dentro del Recinto Portuario o Empresa Portuaria Quetzal temporalmente.
Grave Persona	Prohibición de ingresos al Recinto Portuario en ambos casos.		Prohibición de ingreso al Recinto Portuario permanentemente.
	Por 3 meses	Por 6 meses	

Artículo 68. Impugnaciones

Cuando el infractor se considere afectado por las sanciones que le fueran impuestas por autoridades de Empresa Portuaria Quetzal, podrá presentar impugnación por escrito ante la Gerencia General de Empresa Portuaria Quetzal quien resolverá oportunamente.

Disposiciones Finales y Transitorias

Artículo 69. Daño o Destrucción

Cada persona individual o jurídica que ocasione daños o destrucción a los bienes del Puerto y/o a terceros, esta obligada al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados. En el caso de bienes de Empresa Portuaria Quetzal, dichas personas aceptan como buenas, liquidas, exigibles y de plazo vencido las cuentas que se les reclamen. La renuncia o incumplimiento del pago de las cuentas derivadas de los daños y perjuicios ocasionados, da derecho a Empresa Portuaria Quetzal a suspender o no autorizar los servicios que le sean requeridos e iniciar las acciones judiciales o extrajudiciales que corresponda. Inmediatamente de ocasionado el daño o destrucción se levantara el Acta correspondiente.

Artículo 70. Casos no Previstos

Los casos no previstos en el presente Normativo Operacional, serán resueltos por la Honorable Junta Directiva de Empresa Portuaria Quetzal.

Artículo 71. Observancia

La Gerencia de Operaciones y la Unidad de Comercialización y Mercadeo harán del conocimiento de las Agencias Navieras, Compañías Estibadoras y Empresas Particulares que operan en Puerto Quetzal las presenten disposiciones, quienes deben hacerlas saber a las personas y entidades con las que se relacionan con motivo de sus operaciones para su aplicación, observancia y cumplimiento.

Artículo 72. Actualización

La Honorable Junta Directiva de Empresa Portuaria Quetzal es la única facultada para revisar, modificar o actualizar las disposiciones contenidas en el presente normativo, cuando así lo estime conveniente.

Artículo 73. Vigencia

El presente Normativo entra en vigencia a partir del quince (15) de junio de dos mil siete (2007).

Artículo 74. Derogatoria

Se deroga el Normativo Operacional para la Prestación de Servicios en la Empresa Portuaria Quetzal, aprobado por Acuerdo de Junta Directiva tres guión cero cinco guión dos mil cuatro (3-05-2004) del catorce (14) de enero del año dos mil cuatro (2004).

ANEXO I

Nota: Para la aplicación de estos rendimientos, los buques deben estar operando, como mínimo, con el 75% de su capacidad instalada para la descarga de productos de acuerdo al número de bodegas consignadas al puerto.

TABLA DE RENDIMIENTOS OPERACIONALES			
Producto	Embalaje	Rendimiento por Hora	Clase de Equipo
Azúcar	Granel Sólido	1600 TM/buque	Banda
		90 TM/gancho 125 TM/gancho	
Cemento		150 TM/Succión	Succionadora
Chatarra		75 TM/gancho	Equipo buque
Líquido	Granel Líquido	1490 TM/manguera 12" 150 TM/manguera de 6" 95 TM/manguera de 4"	Equipo Bombeo
Azúcar	Saco	500 sacos /ganchos	Equipo Buque
Diversos		500 sacos/ ganchos	Grúa multipropósitos
Banano	Paleta	70 paletas/gancho	Equipo de Buque
Chatarra		50 TM / gancho	
Unitizada	Paleta Jumbo	25 TM / gancho 30 TM / gancho	Equipo Buque Grúa Multipropósito

General	Diversa Forma	20 TM / gancho	Equipo Buque
Hierro		125 TM / gancho 90 TM / gancho	Grúa Multipropósito Equipo Buque
Papel	Bobina	70 TM / gancho	Equipo del buque
Contenedor	Unidad	18 contenedores / gancho 25 contenedores / grúa	Equipo buque Grúa Multipropósito
Vehículos		15 unidades / gancho	Equipo buque
		100 unidades hora	Sistema Ro/Ro

ANEXO II

SOLICITUD GENERAL DE SERVICIOS A LA EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

A. Generales							
Agencia Naviera _____ Nombre del Buque _____ Viaje No. _____ Bandera _____ Procedencia _____ TRB _____ Eslora _____ Destino _____ ETA _____ ETD _____ Estibadora designada _____							
B. Servicios al Buque							
Uso de Puerto Ayudas a la Navegación Movimiento Interno Seguridad Portuaria Limpieza de Muelle	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Suministro de Combustible Suministro Energía Eléctrica Servicio de Lancha Suministro de Agua Potable Protección contra derrames	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>				
C. Servicio a la Carga							
C.1. Descarga Tonelaje Granel Sólido Granel Líquido Carbón Mineral Carga General Sacos Vehículos _____ Personas _____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	C.2. Carga Tonelaje Carga General Sacos Carga en Banda Líquidos Paletas Vehículos _____ Personas _____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>				
D. Movimiento de Contenedores							
Contenedor	Modalidad de Manejo				Vías		
	D.1. Impor	D.2. Expor	D.3. Desem	D.4. Reem	Indi	Dire	Inter
20' llenos							
40' llenos							
45' llenos							
20' vacíos							
40' vacíos							
45' vacíos							

E. Otros Servicios

Remolcaje fuera Zona Abrigo
Amarre o Desamarre fuera Zona Abrigo
Remolcaje especial
Practico Especial
Buceo

Alquiler Equipo
 Alquiler Grúas
 Movilización de Almejas
 Alquiler de Spreader
 Alquiler Barredora

Observaciones: _____

Nombre del Solicitante: _____

F) _____
Cliente

Vo.Bo. _____
Gerencia de Operaciones

2) NOTIFIQUESE: -----
Se extiende la presente certificación en la ciudad de Guatemala, el treinta de marzo de dos mil siete, la cual debidamente cotejada con su original, extendiendo, sello y firmo en veintiocho hojas de papel bond membretadas.-----



DEPARTMENT OF
SEAPORTS & CUSTOMS
GOVERNMENT OF SHARJAH

Tariff

TARIFF

EFFECTIVE FROM 1ST MARCH 2013

DEPARTMENT OF SEAPORTS & CUSTOMS

SEAPORTS AUTHORITY

Post Box # 510

Sharjah

United Arab Emirates

-  : +971 6 5281666
-  : +971 6 5281347 (Control Tower 24 hrs)
-  : +971 6 5281425
-  : shjports@eim.ae
-  : www.sharjahports.ae

KEY CONTACTS:

Seaports Authority –

- Sheik Khaled Bin Abdullah Al Qasimi : Chairman, Seaports & Customs
- Dr. Rashid Al Leem : Director General, Seaports & Customs
- Capt. Mohammed Saleh : Director – SPS & Operations
- Capt. Devathirajan. R : Harbour Master [**Port Khalid**]
- Yaqoub H. Abdulla : Head of Administration &

Director, Marketing &
Promotions

G. Sunil	:	Business Development Manager
Ahmed Salem Al Suwaidi	:	Traffic Manager
K.R.S. Nair	:	Accounts Manager
Dr. Eng. Salem Abdouli	:	Planning Engineer
Ali Barakat	:	Personnel Manager
Capt. Moatasim D. Al Nour	:	Harbour Master [Hamriyah Port]
Mohammed Kareem	:	Administration Manager [Khorfakkan Port]
Capt. Abkar H. Dabla	:	Harbour Master [Khorfakkan Port]

-

-

CONTENTS INDEX

A) PORT REGULATIONS

1. Notice of Arrival
2. Approaches
3. Health
4. Pilotage
5. Notice to Masters
6. Protected Anchorage
7. Maintenance of Gangway Watch
8. Pilot ladder
9. Documentation
10. Port Safety
11. Pollution
12. Liability
13. Customs
14. Immigration
15. Water for Labour

B) PORT SERVICES

1. Tugs
2. Berthing launches
3. Bunkering
4. Fresh Water
5. Ship Chandlers
6. Duty Free Shop
7. Shore Leave
8. Repair facilities
9. Crew changes
10. Fire Fighting
11. Surveyors
12. Hospitals
13. Telephone, Telexes, Working hours,
14. Cargo Handling & Storage facilities
15. Equipment available
16. Lighterage
17. Storage facilities
18. Bonded Storage

C) Marine Charges

1. Berthing & unberthing.
2. Port dues & Wharfage charges
3. Pilotage charges
4. Hire of Port Craft
5. Charges for tankers, Gas Carriers etc.
6. Cruise Vessels
7. Rigs
8. Marine lay-up charges
9. Garbage bins
10. Anchorage Marine Charges
11. Creek Tariff
12. Miscellaneous Marine charges

D) Port Charges

1. Equipment hire rate
2. Other Port Equipments
3. Cargo handling charges
4. Break bulk
5. Volume discount rates
6. Working hours & Overtimes for Ships & Cargo (Delivering & Receiving)
7. Gang idle time
8. Stevedoring rates for Breakbulk cargo
9. Shifting cargo on board – Restow
10. Important Note
11. Transshipment breakbulk
12. Shifting cargo & lashing
13. Rigging derricks, opening & closing hatches
14. Security guards
15. Sorting, weighing and measuring
16. Handling charges
17. Ro-Ro handling charges
18. Transshipment handling
19. Storage charges
20. Transportation of cargo
21. Transportation of Containers
22. Additional charges / Applications
23. Passenger Toll
24. Miscellaneous charges
25. Port Rules Violations
26. Approximate rate of discharge per hook per shift
27. Sharjah & Khorfakkan container terminals

A) PORT REGULATIONS

Set out below is a summary of the main points of the Sharjah Ports Regulations. Copies of the Regulations and Port's Act are available from the Port Offices.

1. NOTICE OF ARRIVAL

Vessels should advise their agent ETA giving draft, LOA, & details of cargo operations to be performed at least 72 hours prior to arrival and duly filled pre-arrival notice with ISPS details should be given to the port.

Agents should arrange berthing and labour with the Port Operator, vessels should contact Sharjah Ports signal station VHF channel 16 when within range.

2. APPROACHES

Port Khalid

The fairway buoy in position latitude 25° 22.9' North, longitude 55o 20.8' East, is a red and white vertically striped isophase every 6 seconds. Vessels approaching should await pilot to seaward of the fairway buoy, anchoring if necessary.

Port Control Tower – maintains a 24 hours listening watch on CH 16 and on CH 74 VHF (Port Pilots & Operations)

Port Khorfakkan

There is a safe approach with no hazards and a minimum depth of 15 m at MLLW.

The fairway buoy in position latitude 25° 22.7 N; longitude 056 22.52' E, Red & White vertical strips isophase 10 s Racon K.

Port Control Tower – maintains a 24 hours listening watch on CH 16 and on CH 67 VHF (Port Pilots & Operations)

Hamriyah Port

The fairway buoy in position 25° 32'N 55° 25' E. Channel's length is 4 nautical mile long and minimum 180 m wide. Channel depth is 15 m.

Port Control Tower – maintains a 24 hours listening watch on CH 16 and on CH 72 VHF (Port Pilots & Operations)

3. HEALTH

Normal quarantine regulations apply. Radio pratique will be granted on receipt of radio message from Master via his agent, stating that no serious illness has occurred during the preceding thirty days. All crew members must be in possession of valid smallpox and cholera certificates. The Health Officer will only board when the vessel is alongside.

4. PILOTAGE

Pilotage is compulsory for all ships entering and leaving the deep-water harbour and creek (see definition of "Ships" under Marine charges). Pilot will board to seaward of the fairway buoy; a safe, adequate and clean pilot ladder should be provided, properly lit at night time.

5. NOTICE TO MASTERS

The following standard "NOTICE TO MASTERS" is handed over to all Masters before berthing at All Sharjah Ports and upon Pilot boarding to enter Port:-

The conditions of use of the Ports of Sharjah are as follows:-

- a) Pilotage is compulsory for all ships entering or leaving Sharjah Ports and Creeks. The Port accepts no responsibility for any damage occurring during the berthing of any ship. The master shall be responsible at all times for placing his ship alongside the berth. Assistance will be given by the pilot but such person will not under any circumstances be liable for any damage occurring during the movement.
- b) The Master and owner of a vessel shall be held liable jointly and severally for any actual and consequential damage whatsoever, however caused by their vessel or assisting tugs or servants including Sharjah Ports Authority employees and contractors, to any of the assets, structures, equipment, craft or property of the ports and/or other vessels and crafts within the Port's Jurisdiction. Sharjah Port Authority reserves the right to detain the vessel until security has been given for the estimated amount of damage caused. Estimated damage shall be drawn up by an approved Lloyds Surveyor or other competent person.
- c) Sharjah Ports Authority accepts no responsibility for damage to ship's plates, hull or fitting, caused at any time, during the movement of the vessel, or during period of the vessel's stay alongside the berth.
- d) The Master may, if he considers that his ship is likely to suffer damage from remaining alongside, take appropriate action to haul his ship off the berth, when the weather is bad, if he considers that bad weather is imminent.
- e) When tugs are employed, the UK Standard Terms & Conditions of Towage shall apply.
- f) When alongside the berth, or on moorings, the master shall ensure that:
 - i. a safe and proper accommodation ladder is provided, adequately lit during the hours of darkness and properly watched.
 - ii. no substances, matter or materials is thrown overboard, either into the water or onto the jetty.

- iii. he and his crew should duly respect the Custom and tradition of Sharjah during shore leave or on board.
- g) The original copies of all the Ship's Certificates shall be produced to any Port Official on demand. Where a ship is more than 15 years old, a valid Certificate of Condition issued by a recognized Surveyor shall be on board.

Where Certificates are found to be invalid, the ship may be removed from the Port area, at ship's expense and re-entry permitted only after validity been established.

Failure to produce any Certificate to the Harbour Master or his Deputy when demanded renders the Master liable to a fine of minimum of Dhs.5000 and the removal of the ship from the Port Area.

- h) No engine repairs may be undertaken which would prevent the movement of the ship under her own power, without first obtaining the written permission of the Harbour Master.
- i) Any kind of pollution in Sharjah Waters is strictly prohibited. The Master of any vessel contravening this rule so as to cause pollution and upon proof shall be liable to a fine not more than Dhs.500,000. The Master of the vessel shall also be liable for any other expenses which may be incurred in the removal of such pollution and damages caused by pollution.

6. PROTECTED ANCHORAGE

A limited number of vessels may anchor at moorings within the deep-water harbour with the prior approval of the operator.

7. MAINTENANCE OF GANGWAY WATCH

A vessel alongside a quay or at a mooring within the port shall maintain a quartermaster or watchman always on duty on deck who shall be stationed in charge of the vessel's shore gangway or accommodation ladder.

8. PILOT LADDER REQUIREMENTS

The following points are stressed:

- (i) A clean and efficient Pilot ladder fitted with spreaders and man ropes shall be made available for the Pilot to embark or disembark and at night the ladder shall be illuminated with an efficient and safe light.
- (ii) The rigging of Pilot ladder for the embarkation and disembarkation of Pilots shall be supervised by a responsible ship's officer, and shall be so effected that the ladder is well clear of any overboard discharge and so that each step of the ladder rest securely against the side of the ship.
- (iii) Every Pilot ladder shall be secured in a position where the Pilot can gain convenient access to the ship after climbing not less than 5 feet and not more than 30 feet.
- (iv) Whenever the distance from the water to the point of access to the ship exceeds 30 feet, access from the Pilot ladder to the ship shall be by using a combination ladder consisting of small pilot ladder and accommodation ladder (gangway).
- (v) A master of any ship navigating within the Port limits shall proceed in such a course and such speed as the Pilot advises in order to afford a suitable 'Weather Lee' to provide a suitable embarkation or disembarkation operation.

9. DOCUMENTATION

The following documents must be in the possession of the Ship's Master on arrival or must be forwarded to ship's agent prior to ship's arrival; including ISPS documents.

		No. of Copies
Immigration	Crew list	2
	Passenger list	2
Customs	Crew list	2

	Passenger list	2
	List of Alcoholic Beverages	2
	Cargo Manifest	2
Port Operator	Cargo Manifest	3
	Dangerous goods list	2
	Stowage Plans	2
	Certificate of Registry	1/ On request
	Classification Certificates	1/ On request
	Firearms List	1/ On request

10. PORT SAFETY

The Port Operator reserves the right at all times and at his sole discretion to have any vessel removed from the Port area when in the judgement of the Port Operator, this is in the best interest of the Port and/or other vessels in the Port, including when a vessel is not in possession of valid certification.

11. POLLUTION

The provision of the Sharjah Port's Act shall apply with respect to the operation of vessels in Sharjah Coastal Waters. Garbage disposal services are provided by the Port Operator and are compulsory.

12. LIABILITY

Cargo :

All goods handled by, or placed in the custody of the Port Operator for the purpose of, or incidental to, the work of the Port shall remain at all times the sole risk of the owner of such goods except in the case of proven negligence on the part of the Port Operator.

The Port Operator reserves the right to remove and dispose of cargo to cover accrued charges.

Vessels :

Vessels availing themselves of the facilities provided by, or the assistance of, employee of the Port Operator in bringing vessels into and through the entrance to the harbour including, but not limited to, Pilotage, Towage, Berthing and Unberthing do so at their own risk and on the understanding that no liability whatever shall attach to the Port Operator for any loss, damage or injury from whatever cause arising to or by the vessel, or to or by a person on board. With respect to tugs, the UK standard terms & conditions of towage shall apply. In cases of collision or similar damage causing accidents to Port property, craft or any other vessel or vessels within the Port or Sharjah Jurisdictional anchorage waters the Port has the right to detain vessels until such time the case is cleared or until such time that necessary and legal steps are undertaken or guarantees to repair damages are given to the satisfaction of parties concerned as well as the Port Authority. Extent of damage to be evaluated by a qualified Surveyor. Also refer to Port Khalid Act 1977, Page 21, Article 24 a & b and page 23, Article 26.

13. CUSTOMS

Goods routed through the port will be subject to applicable Customs regulations.

14. IMMIGRATION

Shore leave is permitted for crew members provided passport identification card or seamen's papers are deposited with Immigration Authorities. Transit visas are not required for crew changes. Ship's passengers require a valid visa for transit or temporary stay. Seamen's book or passport should be deposited at the main gate when leaving the Port area and can be collected upon return. Shore leave is subject to immigration regulations.

15. WATER FOR LABOUR

A supply of potable water is to be made available by the Master to Port labour working on board a vessel.

B) PORT SERVICES

SERVICES TO VESSELS

1. TUGS

Tug - services are available for all ships entering the deep water harbour. At the discretion of the Port Operator, ships may be obliged to use the services of a tug or tugs. Tugs are fitted with VHF and adequate fire fighting facilities.

2. BERTHING LAUNCHES

Mooring gangs and berthing launches are provided.

3. BUNKERING FACILITIES

Bunkering facilities are available in Sharjah Seaports.

4. FRESH WATER

Fresh water is obtainable from the quays alongside the vessels or by water barge or Port vessel. Agents must notify the tonnage required a minimum of twenty four hours prior to ship's arrival.

5. SHIP CHANDLERS

Facilities are available for provisions, laundry and bonded stores through shipchandling companies and may be arranged through vessel's agents.

6. DUTY FREE SHOP

Duty free shops are available within the Port area. Seamen's books are required for Identification purposes.

7. SHORE LEAVE

Passport identification card or seamen's papers must be deposited at the Immigration office situated at the Port and collected upon return. Sharjah is an Islamic State and the Religious Laws should be respected by visitors.

8. REPAIR FACILITIES

Marine Engineering workshops capable of handling most repairs are available, in Sharjah.

9. CREW CHANGES

Proximity of the new Sharjah International Airport will permit efficient crew changes and repatriation. Offshore crew change facilities can be arranged.

10. FIRE FIGHTING

The harbour tugs are fitted with fire fighting hoses and monitors and foam tanks. The services of the Sharjah fire brigade are available ashore. Sharjah Port Fire Department is available for emergency use and can be contacted via the VHF on channel 16.

11. SURVEYORS

Services are available upon request.

12. HOSPITALS

Government hospitals are available.

Private clinics are also available.

Dial 999 for emergency services or Channel 16 Port Radio.

13. TELEPHONE/TELEXES

Emergency calls can be made via the Port Authority otherwise the ship's agent can arrange services. Communications to and from the UAE are excellent. The UAE has the latest satellite communications systems.

14. CARGO HANDLING & STORAGE FACILITIES

a) Working Hours

VESSELS

0600 - 1400 | shift Normal charges

1400 - 2200	II	shift	Normal charges
-------------	----	-------	----------------

2200 - 0600	III	shift	Overtime shift
-------------	-----	-------	----------------

Working hours are subject to change at the discretion of the Port Operator. Requirements for Port labour must be submitted by ship's agents to the Port Operator by 1600 hours for work during the first shift on the following day and by 1100 hours on the same day for work during the second and third shift (2200 hours - 0600 hours). Requirements for the first shift on Saturdays and the day following a holiday must be submitted by 1600 hours on Thursday or the day preceding the holiday. Agents should keep the Port Operator informed of revised ETA's and ETD's to avoid gangs standby charges. The Port Operator may require overtime shifts on whatever rates and hours or special shift or shifts on full charge for the interest of the Port.

CARGO DELIVERY: SHED / YARD

0600 – 1400 hours

b) Cancellation of Labour, Etc

Cancellation of order must be atleast 2 hours prior to commencement of the shift.

-

15. EQUIPMENT AVAILABLE

Detailed list available on request.

16. LIGHTERAGE

Lighterage services are available.

17. STORAGE FACILITIES

A total of 12 warehouses are available. Six warehouses each measuring 115 x 40 metres total area 4600 sq/m. Five warehouses each measuring 120 x 60 metres total area 7200 sq/m. One warehouse at North Wharf measuring 90 x 40 metres total area 3600 sq/m. Seven small sheds in Yard 6 with 3756 sq/m area in addition, hard surfaced yards and the Sharjah Container Terminal stacking/parking area provides extensive storage capacity.

18. BONDED STORAGE

A bonded warehousing facility is available.

C) MARINE CHARGES

The following tariff shall apply to all vessels using the harbour. In the application of this tariff, the following definitions shall apply:

- a) VESSELS include all ships, craft, launches and boats of any type and description.
- b) SHIPS include all vessels in excess of 150 GRT.
- c) CRAFTS include all vessels of local origin propelled by mechanical power which do not exceed 150 GRT and all vessels under sail which do not exceed 500 GRT.
- d) LAUNCHES & BOATS includes all barges, tugs, pontoons, dredgers, etc. Outside normal working hours and in public holidays charges will be doubled (For berthing & unberthing) unless movements are required for the convenience of the Port Operator. (Exemptions from these rules will be granted only with the approval of H. H. The Ruler of Sharjah).
- e) All Marine charges based on tons or tonnage shall mean Gross Registered Tons (GRT) or Gross tons (GT) in the event of vessel having both GRT and GT the higher tonnage shall apply.

-

1. BERTHING & UNBERTHING CHARGES

-

All vessels including those exempt in 3, below, shall take a pilot for berthing and unberthing alongside or at moorings in the deep-water harbour and shall pay the following charges for the services:

MARINE CHARGES ON GRT

Description	Charges in AED
Berthing/Unberthing charges per operation	

Vsl upto 2500 tons GRT	300
2501 - 6000 tons	400
6001 - 12,000 tons	500
12,001 - 25,000 tons	700
25,001 - 50,000 tons	1000
50,001 - 80,000 tons	1400
80,001 -120,000 tons	1700
Above 120,000 tons	2300

Charge will double for vessels berthing or unberthing during overtime hours and on Fridays & public holidays, dead vessels, vessels whose steering is defective or with other damage.

2. PORT DUES & WHARFAGE CHARGES

1. Port dues will be levied on all vessels entering Sharjah Ports at the following rates:

Upto 3 days 18 fils per GRT. [Subject to minimum AED 125/-].

After 3 days upto completion of cargo for each day or part thereof 8 fils per GRT

2. Vessels calling for bunkers, stores or fresh water will pay normal marine charges subject to availability of space.
3. Vessels entering in emergency for reasons of weather, disability or medical assistance may be granted lay up berth subject to availability of space and Lay up charge, negotiable with the Port Authority will apply.
4. All vessels/barges loaded in Sharjah Ports, are required to depart from deep water harbour upon completion of cargo operations. Otherwise, lay-up charges will apply. Vessels/barges remaining within the confines of the deep water harbour after completion of cargo operations will incur lay-up charges in addition to normal marine charges.

5. Vessels may request to be laid up subject to availability of space. Charges are negotiable with Port Authority.
6. Regular callers may negotiate lump sum rates for marine charges.

3. PILOTAGE CHARGES

1. Ships entering, leaving or navigating within the deep-water harbour are obliged to use the services of a pilot. The charges for these services are as follows:

Pilotage Charges per operation movement	
Vsl upto 2500 tons	300
2501 - 6000 tons	500
6001 - 12,000 tons	700
12,001 - 25,000 tons	1000
25,001 - 50,000 tons	1400
50,001 - 80,000 tons	2000
80,0001- 120,000 tons	2500
Vsl over 120,000 tons	2580

For use of a pilot to shift berth – Rates as applicable will apply

2. If a pilot is kept waiting through any fault of the ship or ship's agent, there will be a detention charge of AED 800/- per hour or part thereof. When the SPA pilot and tugs have been ordered and the Port Authority has been advised of any delay in the vessel's arrival and/or sailing the following detention time rate will be applied:

for the Pilot : AED 450 per hour or part thereof.
 for the Tug : AED 1600 per hour or part thereof.

3. Special Pilotage

Vessel without power/defective steering or other damage – double the above rate

4. Exemptions :

No charge will be made for shifting when this is ordered by the Port Operator for the Port convenience.
No charge will be made against craft, launches and boats or vessels owned and/or operated by the Port Operator nor for ships exempted from these charges by H. H. The Ruler.

4. HIRE OF PORT CRAFT

1. Tugs

All ships entering, leaving or berthing in the deep water harbour may be obliged to accept the services of a tug or tugs at the discretion of the Port Operator. **The charge per tug will be AED 1800 per hour** or part thereof within the Port.

- a) For vessels without power/defective steering etc. double the above rate
- b) For use other than berthing or unberthing rates on application to the Harbour Master.
- c) Tugs ordered but not used will be charged at the full rate.
- d) **Attending to vessels in distress shall be at the Authority's discretion at a minimum charge of AED 9000/- per tug per hour or part thereof.**
- e) **Detention charges AED 1600/- per hour or part thereof.**

2. Pilot Cutter

- a) Per hour or part thereof AED 500/-.
- b) Other users outside the Port will be charged at AED 1400 per hour or part thereof.
- c) Detention charges AED 500/- per hour or part thereof.

3. Mooring Launches

Per hour or part thereof AED 150/- when used.

5. CHARGES FOR TANKERS, GAS CARRIERS AND OTHER VESSELS CALLING TO LOAD AND OR DISCHARGE HYDROCARBON OR LIQUID PRODUCTS IN BULK

Oil Tankers	AED 1.8 per G.T. [subject to minimum of AED 4000 per call]
Shifting charges	50% of in and out charges

Charges include services of pilot, pilot cutter, 2 port tugs, for a maximum of two hours mooring launch, and mooring gang for both inward and outward movement. If extra tugs are provided and or its time exceeds two hours tug hire charge at the applicable tariff rate will be charged.

After 48 hours of cargo operations if vessel stays in port to continue operation, charges under item 5 of marine charges will be applied at a pro rata rate of 8 hours period and or part thereof.

Tanker vessels calling at port for other than cargo operations will be charged normal marine tariff or charges applicable for tankers whichever is higher.

6. CRUISE VESSELS

Cruise Vessel AED 0.6/- per GT subject to minimum of AED 4500/-.

Charges include services of pilot, pilot cutter, 2 port tugs, for a maximum of two hours mooring launch, and mooring gang for both inward and outward movement. If extra tugs are provided and or its time exceeds two hours tug hire charge at the applicable tariff rate will be charged.

7. RIGS

Oil Rigs – per movement	US \$ 3600 for Inward movement &
	US \$ 3600 for Outward movement
Shifting charges	US \$ 2750 per shifting

Subject to a maximum of 2 hours per movement and usage of 2 tugs. If time taken exceeds 2 hours and or if more than 2 Tugs are employed Tug hire will be levied at the prevailing rates for the additional period on a per hour or part thereof basis.

8. MARINE LAY-UP CHARGES

Repair & Lay-up vessels, Port dues – per day or part thereof

Small Crafts, Tugs & Barges

Description	Charges in AED
Length upto 50 m	140
Over 51 m to 65 m	300
Over 66 m to 80 m	400
Vessels over 81 m	Rates on DWT
DWT 501 -999	200
1000 – 1999	400
2000 – 4999	600
5000 – 6999	800

7000 – 9999	1000
10000 – 14999	1200
15000 – 19999	1400
20000 – 24999	1600
25000 – 29999	1800
30000 – 34999	2000
35000 – 39999	2200
40000 – 44999	2400
45000 – 49999	2600
50000 – 54999	2800
55000 – 59999	3000
60000 – 69999	3200
70000 – 79999	3400
80000 – 89999	3600
90000 – 99999	3800
100,000 – 174,999	4000
175,000 – 199,999	4400
200,00 – 249,999	5400

250,000 – 299,999	5800
300,000 – 349,000	6500
350,000 – 399,999	6900
400,000 & above	7300

Oil rigs will be charged at **US \$ 600/- per day or part thereof.**

Special purpose vessels with abnormal GRT/DWT ratio will be charged lay up charges as per Port Authority decisions.

Note:

- 1) Lay-up charges will be doubled for vessels staying in port for more than 14 days (Lay up vessels).
- 2) Vessels should leave the Ports/Creek within 21 days in compliance with the UAE Federal Law.
- 3) Vessel's overstaying beyond permitted days will be charged overstay Penal Berth Hire (upto AED 5000 per day) over the normal berth hire charges.

9. GARBAGE BINS PER DAY AED 75/-

10. ANCHORAGE MARINE CHARGES

- 1) Vessels approaching for bunkering, provisions, storing, change of crew, repair/maintenance lay up. Charges to be AED 3 fils per GRT for the first 3 days.
- 2) After 3 days, the charges to be AED 3 fils per GRT per day for the next seven days

- 3) After 10 days of arrival, charges to be increased to AED 5 fils per GRT per day for the next 11 days
- 4) Vessels should leave the Sharjah waters/ Anchorage areas after 21 days in compliance with UAE Federal Law.
- 5) Vessels entering the port for cargo operations are exempted from the above charges.
- 6) Vessels at anchorage are exempted from charges of port clearance and anchorage condition, charges of port clearance and anchorage condition should be applicable after sailing, if requested will be issued according to our records.
- 7) Rigs anchored at any of Sharjah Port's inner anchorage will be charged US \$ 300/- per day or part thereof.

11. CREEK TARIFF – SHARJAH / KHORFAKKAN / HAMRIYAH

Vessels and Crafts using Sharjah Creek facilities are:-

- a) Coaster
- b) Oil Tankers
- c) work/Service boats (including oil field supply boats)
- d) Tug Boats
- e) Barges (including Accommodation barges)
- f) Oil Drilling Rigs
- g) Traditional Vessels (Dhows)
- h) Private Yachts
- i) Local Fishing Boats

1. Coaster

Port dues	:	AED 800/- per call
Free days	:	One day
Lay up charges	:	As per lay up rates given on Page Nos. 16 & 17
Stevedoring & handling	:	(Port tariff applies)
Pilot & Tug Services	:	(Port tariff applies)

2. Oil Tankers

Marine dues minimum of AED 4000/-	:	AED 1.8 per G.R.T. [subject to per call]
--------------------------------------	---	--

3. Work/Service Boats (including oil field supply boats and salvage tugs)

Port dues	:	AED 600/- per call
Free time	:	One day
Lay up charges	:	As per lay up rates given on Page Nos. 16 & 17.

4. Tug Boats

Port dues	:	AED 200/- per call
Free time	:	One day

Tugs whose LOA exceeds 50 metres will be treated similar to service boats and charges will be as in item No. 3 above.

5. Barges

Port dues	:	Upto 750 GRT AED 150/- Over 750 GRT on pro rata basis.
Free time	:	One day
Wharfage	:	As per lay up rates given on Page Nos. 16 & 17.
Stevedoring & Handling	:	Port Tariff applies.

6. Oil Rigs : Port Tariff applies

7. Traditional Boats (Dhow)

Call charges	:	AED 500.00
Free time	:	3 days
Dhows less than 100 tons	:	Wharfage of AED 30/- per day
Dhows more than 100 tons	:	Wharfage of AED 40/- per day

8. Private Yachts

Lay-up charges	:	AED 500/- per month or part thereof
----------------	---	-------------------------------------

9. Local Fishing boats : Exempted from charges

10. Lay up / Wharfage charges

For all vessels calling in the creek Lay up charges will be calculated as per Lay up charges stated on Page Nos. 16 & 17 of tariff.

Note:

Lay-up charges will be doubled for vessels staying in Sharjah Ports and creek for more than 14 days (Lay-up vessels).

Vessels should leave the Ports/Creek within 21 days in compliance with the UAE Federal Law.

If vessels incur any shifting/movement within port or from one berth to another 50% of applicable call charge will be levied. Any additional service provided will be charged as per tariff.

If vessel during her call leaves the port for sea trail or for any other purpose and re entering without port clearance from another port, wharfage will continue to count from the day of the first call. However, call charges will apply for each entry.

12. MISCELLANEOUS CHARGES :

Fender charges	AED 450 per fender per day or part thereof
----------------	--

Divers	AED 550 per diver per day or part thereof
Gangway charge	AED 825 per day or part thereof
Oil Boom (per day or part thereof)	AED 1100 per day or part thereof
Skimmer Charge	AED 550 per day or part thereof
Harbour Master/or his Deputy H.M.	AED 275 per day or part thereof
Mooring Supervisor	AED 55 per day or part thereof
Mooring Labour	AED 30 per day or part thereof
Welding /Hot work permission	AED 250/- per certificate
Attestation of Note of Protest	AED 500/- per vessel.
N.O.C. letters to Coast Guard, Immigration Departments	AED 100/- per certificate.
Lay up certificates	AED 200/- per certificate
Underwater diving Inspection	AED 200/- per certificate
Attestation charges for crew change	AED 100/- per set
De-Ratting Certificate	AED 300/- per certificate
Sanitation Certificate	AED 500/- per certificate
Painting Permission	AED 200/- per certificate
Bunkers through Road Tankers	AED 100/- per tanker

Provisions supply by ship chandlers	AED 100/- per vehicle
Fresh Water (alongside)	AED 9 Fils per gallon
Anchorage Clearance Certificate	AED 100/- per certificate
Immobilization Certificate	AED 100/- per certificate

D) PORT CHARGES

1. EQUIPMENT HIRE RATES

The following charges, per hour or part thereof, will apply during normal working hours and include the cost of an operator where applicable. Daily rates are available on request. These charges will apply when equipment is used inside the Port area for purposes other than cargo handling.

Charges will be levied for all shore equipment used in the stevedoring operation.

Crane hire charges			
Code	Type	Description	Charges in AED
GC	Gantry Crane	Gantry Crane	1000.00
Crane	Crane	Crane	0.00
MHC	Mobile H. Crane	Mobile H. Crane	1000.00
CRN -002	CRN-002 (70 T)	Crane (70 T)	700.00
CRN -003	CRN-003 (160 T)	Crane (160 T)	1000.00
CRN -004	CRN -004 (55 T	New Tadano (55 T)	550.00

Forklifts hire charges			
Code	Type	Description	Charges in AED
FLT -3	FLT (3 T)	Forklift 3 Ton	120.00
FLT -5	FLT (5 T)	Forklift 5 Ton	120.00
FLT -7	FLT (7 T)	Forklift 7 Ton	270.00
FLT -10	FLT (10 T)	Forklift 10 Ton	270.00
FLT -22	FLT (22 T)	Forklift 22Ton	350.00
FLT -E	EL FLT (1.5 T)	Electric Forklift less than 1.5 Ton	120.00
FLT -2	FLT -2 (T)	Forklift 2 Tons	120.00
FLT -35	FLT - 35(T)	Forklift 35 Tons	450.00
FLT -14	FLT -14 (T)	Forklift 14 Tons	350.00
FLT -16	FLT - 16(T)	Forklift 16 Tons	350.00
FLT -4	FLT - 4 (T)	Forklift 4 Tons	120.00
FLT -42	FLT -42 (T)	Forklift 42 Tons	500.00

Tug Masters	AED 120.00
Lowbed Trailer with Head Unit	AED 350.00 (min 3 hrs.)
Flat Bed Trailer	AED 100.00

Mafi Trailer	AED 100.00
--------------	------------

-

-

Note :

Rates for equipment's supplied for ships work during overtime period will be same as above. However, for other than ship's work operator OT will be applicable for II & III shifts during normal days and for all shifts on Fridays & Public Holidays. Prior approval of Port Operator is required to remove equipment from Port area. The hirer to be liable and responsible for any damage to the equipment and any injury/accident to the Operator.

Tipper Truck

Per trip AED. 600 (within Sharjah city limits).

Mechanical shovel

If supplied to work on board vessels AED. 120 per hour.

If hired inside Port premises AED.150 per hour.

If hired outside Port premises AED. 300 per hour.

(Prior approval of Port Operator is required to remove the equipment from Port area. The hirer to be liable and responsible for any damage to the equipment and any injury/accident to the operator).

Use of Gantry Cranes for General Cargo Operations

Subject to S.C.T. Terminal Manager approval the Port Gantry Cranes may be utilised for General Cargo on suitable vessels.

The Hourly rate for each Gantry will be AED 1000 per hour or part thereof.

-

2. OTHER PORT EQUIPMENT

- a) Equipment required for use outside the Port area – charges will be doubled.
- b) Charges will be applied on the basis of twenty four hours use or part thereof subject to availability as follows:

Cargo Handling Gears

Cargo Handling Gears		
Description	Charges in AED	
	Per Piece	Per Set
-	-	-
1 LEG CHAIN HOOK SLING 21.6 T 20 FT	-	270.00
1 LEG CHAIN HOOK SLING 3 T 7.6 FT	-	60.00
1 LEG CHAIN HOOK SLING 5.4 T 16 FT	-	60.00
1 LEG CHAIN HOOK SLING 5.4 T 20 FT	-	60.00
2 LEG CHAIN HOOK SLING 21.9 T 12 FT	-	270.00
2 LEG CHAIN HOOK SLING 21.9 T 20 FT	-	270.00
2 LEG CHAIN HOOK SLING 21.9 T 30 FT	-	270.00
2 LEG CHAIN HOOK SLING 6 T 6 FT	-	60.00
2 LEG STEEL CHAIN SLING 7.6 t 16 FT.	-	120.00
2 LEG WIRE HOOK SLING 12 T 7 FT	-	90.00

2 LEG WIRE HOOK SLING 21 T 12 FT	-	270.00
2 LEG WIRE HOOK SLING 4.6 T 4 FT	-	60.00
4 LEG CHAIN HOOK SLING 4.2 T 8.5 FT	-	90.00
4 LEG CHAIN HOOK SLING 5.4 T 8.5 FT		90.00
4 LEG CHAIN HOOK SLING 6 T 6 FT	-	90.00
4 LEG DRUM SLING 6 T 5 FT	-	90.00
4 LEG WIRE HOOK SLING 3 T 4.6 FT	-	90.00
4 LEG CHAIN HOOK SLING 21 T 20 FT	-	270.00
Description	Charges in AED	
	Per Piece	Per Set
4 LEG WIRE HOOK SLING 4.6 T 4 FT	-	90.00
4 LEG WIRE HOOK SLING 6.9 T 7 FT	-	90.00
6 LEG DRUM SLING 6 T 5 FT	-	90.00
ALUMINIUM PIPE CLAMP	-	60.00
BELT SLING 10 T 25 FT	330.00	-
BELT SLING 10 T 30 FT	330.00	-
BELT SLING 12 T	330.00	

BELT SLING 2 T 20 FT	30.00	-
BELT SLING 3 T 25 FT	90.00	-
BELT SLING 4 T 25 FT	90.00	-
BELT SLING 4 T 30 FT	90.00	-
BELT SLING 5 T 25 FT	120.00	-
BELT SLING 5 T 30 FT	120.00	-
BELT SLING 8 T 25 FT	330.00	-
BELT SLING 8 T 29 FT	330.00	-
BELT SLING 8 T 30 FT	330.00	-
BELT SLING 8 T 39 FT	330.00	-
BOAT SLING 8 T	-	330.00
BULLDOZER STEEL NET 40 T 9 X 4 FT	-	0
BUS BELT NET 20 T 38.7 FT	-	0
C-CLAMPS 35 T		550.00
CABLE RODS 12 T 5.1 FT	120.00	-
CABLE RODS 20 T 8.6 FT	180.00	-
CABLE RODS 5 T 6.9 FT	90.00	-
CABLE RODS 8 T 7 FT	90.00	-

CAR BELT NET 4 T 10 FT	-	0
CAR STEEL NET 6 T 18.9 FT	-	0
CAR STEEL SPREADER 5 T 3.2 M	-	360.00
CAR STEEL SPREADER 5 T 85 MM	-	360.00
CAR STEEL SPREADER 5.2 T 3.18 M	-	360.00
CAR WOOD SPREADER 3 T 2.14 FT	-	360.00
CARGO NET	60.00	-
CEMENT NET	60.00	-
CHAIN SLING 14 T 16 FT	-	300.00
CHAIN SLING 15 T		300.00
CHAIN SLING 18 T 16 FT	-	720.00
CHAIN SLING 22 T 16 FT	-	720.00
CHAIN SLING 32 T 24 FT	-	960.00
CHAIN SLING 5 T 16 FT	-	120.00
CHAIN SLING 5 T 30 FT	-	120.00
CHAIN SLING 7 T 16 FT	-	120.00
Description	Charges in AED	

	Per Piece	Per Set
CHAIN SLING 8 T 35 FT	-	120.00
COIL CLAMP 30 T		800.00
CONT. RAMP	90.00	
CONT SLING 14.7 T	-	270.00
CONT SLINGS 18 T	-	360.00
CONT SPREADER 20/40 25 T	440.00	-
CONT. BOTTOM LIFT LOCK 6 T	-	210.00
CONT. OH LIFT LOCK 8 T	-	300.00
GOOSE NECK	360.00	-
GRABOMATIC FOR DRUM HANDLING 0.5 T	-	75.00
HAND JACK	220.00	-
HOOKS 8 T	70.00	
HOOKS 11 T	70.00	-
HOOKS 12 T	70.00	-
HOOKS 15 T	75.00	
HOOKS 22 T	120.00	
HOOKS 5 T	50.00	-

HOOKS 7 T	70.00	-
JUMBO SPREADER 14 T 22.6 FT	-	330.00
JUMBO STEEL SPREADER 10 T 12.5 FT		250.00
JUMBO STEEL SPREADER 30 T		360.00
PALLET	40.00	-
PALLET FORK	240.00	-
PALLET SLING 4 T 13 FT	60.00	-
PAPER REEL CLAMP 2 T	-	40.00
PAPER REEL CLAMP 4 T	-	60.00
PAPER SPREADER 15 T	-	120.00
PIPE CLAMP C CLAMP 2 T	-	60.00
PIPE CLAMP C CLAMP 3 T	-	90.00
PIPE CLAMP C TYPE ALU PAD 3 T	-	120.00
PIPE CLAMP L TYPE 2 T	-	60.00
PIPE CLAMP WITHOUT TEFLON PADDING 3 T	-	120.00
PLYWOOD	25.00	-
REEFER COATS	20.00	-
REEFER PANTS	20.00	-

REEFER STAND	90.00	
ROLLERS	90.00	-
ROPE SLING	30.00	-
RUBBER GLOVES	-	40.00
SAVALL NET	50.00	-
SCREW SPANNERS	30.00	-
Description	Charges in AED	
	Per Piece	Per Set
SHACKLES 12 T	75.00	-
SHACKLES 13.5 T	75.00	-
SHACKLES 17.5 T	120.00	-
SHACKLES 18 T	120.00	-
SHACKLES 20 T	120.00	-
SHACKLES 25 T	120.00	-
SHACKLES 3.25 T	40.00	-
SHACKLES 35 T	240.00	-
SHACKLES 4.75 T	50.00	-

SHACKLES 55 T	360.00	-
SHACKLES 8.5 T	60.00	-
SHACKLES 9.5 T	60.00	-
SHACKLES 2 T	25.00	
SHACKLES 5 T	40.00	
SHACKLES 6 T	45.00	
SHORT WIRE 4.6 T 5 FT	40.00	
SHORT WIRE 5 T 6 FT	40.00	
SHORT WIRE 15 T 5 FT	125.00	-
SHORT WIRE 3.3 T 4.4 FT	40.00	-
SHORT WIRE 6 T 7 FT	40.00	-
SPREADER BEEM 20 T	250.00	
STEEL PLATE CLAMPS 12 T		125.00
STEEL PLATE CLAMPS 8 T	-	90.00
STEEL PLATES	-	180.00
STEEL PLATES HOOK 12 T		250.00
STEEL SPREADER (HOUSE CABIN) 10 T 12.5 FT	330.00	-
STEEL SPREADER (PAPER REEL AND J BAGS) 6 T 10.7 FT	180.00	-

STEEL SPREADER 5.2 T 11.2 FT		125.00
STEEL SPREADER 14 T 22.6 FT		275.00
STEEL SPREADER 18 FT	-	300.00
STEEL SPREADER 30 T		450.00
STEEL SPREADER 11 FT (45 TONS)	-	450.00
TRUCK STEEL NET 16 T 22 FT	0.00	
TRUCK STEEL SPREADER (6 T - 12 T)	-	500.00
TRUCK STEEL SPREADER (12T -20 T)		720.00
TRUCK STEEL SPREADER 15 T 3.15 FT	-	720.00
TRUCK STEEL SPREADER 15 T 3.65 FT	-	720.00
WIRE CUTTER (ELECTRIC/HYDRAULIC)	50.00	-
WIRE CUTTER (MANUAL)	30.00	-
WIRE SLING 1 T 25 FT	50.00	-
WIRE SLING 10.5 T 25 FT	90.00	-
Description	Charges in AED	
	Per Piece	Per Set
WIRE SLING 10.5 T 35 FT	90.00	-

WIRE SLING 13 T 12 FT	135.00	-
WIRE SLING 13 T 25 FT	135.00	-
WIRE SLING 13 T 35 FT	135.00	-
WIRE SLING 15.6 T 15 FT	180.00	-
WIRE SLING 18.5 T 11.5 FT	180.00	-
WIRE SLING 18.5 T 20 FT	180.00	-
WIRE SLING 18.5 T 28 FT	180.00	-
WIRE SLING 18.5 T 30 FT	180.00	-
WIRE SLING 2.2 T 20 FT	50.00	-
WIRE SLING 2.2 T 30 FT	50.00	-
WIRE SLING 24 T 14 FT	220.00	-
WIRE SLING 25 T 30 FT	220.00	-
WIRE SLING 25 T 40 FT	220.00	-
WIRE SLING 3.3 T 15 FT	60.00	-
WIRE SLING 3.3 T 20 FT	60.00	-
WIRE SLING 3.3 T 30 FT	60.00	-
WIRE SLING 35 T 25 FT	480.00	-
WIRE SLING 35 T 30 FT	480.00	-

WIRE SLING 38 T 18 FT	480.00	-
WIRE SLING 4.7 T 10 FT	60.00	-
WIRE SLING 4.7 T 20 FT	60.00	-
WIRE SLING 4.7 T 30 FT	60.00	-
WIRE SLING 54 T 30 FT	600.00	-
WIRE SLING 6.3 T 25 FT	90.00	-
WIRE SLING 6.3 T 30 FT	90.00	-
WIRE SLING 6.2 T 30 FT	90.00	

-
-
3. **CARGO HANDLING CHARGES (Stevedoring/Shore handling)**

STEVEDORING

- a) This shall include supplying the necessary labour to handle cargo from or into ship's hatches to discharge or load cargo to/from quay or lighters. The Port Operator will supply all labour gangs, winchmen, hatchmen, foreman, tallymen, and other labour for the performance of the stevedoring operation. Port equipment supplied in support of the stevedoring operation will be charged as per tariff.
- b) Agents are required to post their supervisor to be available on board their vessel in order to co-ordinate with the ship and the port staff for smooth cargo operations. They should also post their own tally clerks and exchange the tally sheet at the end of each shift with the port tally clerks.
- c) Upon completion of the stevedoring operation the Port Operator will make available, on request, to the ship owner or operator through their agents.

1. Statement of Fact (indicating the number of gangs employed and cargo handling performance).
2. Tally Outturn Report on basis of shipside Port Tally.
3. Short Landing certificate will be issued if any only upon confirmation by ship's agent.

SHORE HANDLING

-

This shall include the labour and equipment required for receiving or delivering cargo from or to vessel's hook when alongside or from/to lighters, transporting cargo to Port sheds/storage area, receiving cargo in Port sheds, storage area, tallying cargo ashore, sorting cargo and delivering cargo from storage area to cargo owners against delivery orders. The Port Operator will issue an Outturn Report on the basis of shore tally.

4. BREAKBULK

Except where specifically mentioned in this tariff all charges applied shall be on a weight (ton of 1000 kgs) or measurement (1 Cubic metre) basis, whichever is greater. Export cargo charges are the same as Import in this regard.

5. VOLUME DISCOUNT RATES

- i. Contract rates - reduced rates may be negotiated with the Port Authority on the basis of throughput and regularity of vessel calls.
- ii. Sharjah Ports unique VIP programme - reduced rates for Shippers, Shipping Lines, Agents and Consignees who qualify under the VIP programme. This programme has been designed to generate and encourage potential new business through Sharjah Ports.

- iii. Transshipment discount rates are applicable subject to negotiation on stevedoring, handling and storage.

6. WORKING HOURS & OVERTIME FOR SHIPS AND CARGO (Delivery/Receiving)

Ship operations

Normal hours - Saturday to Thursday
 0600 – 1400 hours
 1400 – 2200 hours

Overtime Hours

Sl. No.	Overtime Hours	Per Gang per hour or part thereof
	Vessels (Except Reefer/Car Carrier)	
1	2200 -0600 hours [Sat – Thursday]	AED. 160/-
2	All hours worked on Fridays	AED. 160/-
3	All hours worked on Public holidays	AED. 250/-

	Reefer Vessels	
1	2200 – 0600 hours [Sat – Thursday]	AED. 160/-
2	Fridays & Public Holidays [All hrs.]	AED. 350/-
	Car Carriers	
1	2200 – 0600 hours [On Normal days]	AED. 1,500/- per shift or part thereof
2	Fridays & Public Holidays (All Shifts)	AED.. 1,800/- per shift or part thereof

Overtime will be charged for full shift of 8 hours irrespective of the time ships berth and commence work or complete work in an overtime shift.

Summer shift working hours will be intimated by a separate circular to all customers and suitable notices will be displayed in the port website and administrative building.

Shift working hours and overtime will change during the holy month of Ramadhan.

Receiving / Delivery cargo from storage areas

-

Normal hours - Saturday to Thursday
0600 – 1400 hours

Beyond 1400 hours the Port prefers not to effect delivery. However, if required to effect delivery beyond 1400 hours and on Fridays and Public Holidays an overtime charge as per table below will be applicable.

	Saturday to Thursday	
1	1400 – 2200 hours	AED. 150/- per hour subject to a minimum of 4 hours
	2200 – 0600 hours	AED. 150/- per hour subject to a minimum of 4 hours
2	Fridays (All hours)	AED. 150/- per hour subject to a minimum of 4 hours & if exceeds actual hours.
3	Public Holidays (All hours)	AED. 250/- [Minimum 4 hrs. & if exceeds actual hours]

7. GANG IDLE TIME

Normally gangs will be supplied only from commencement of each shift. However, if the Agents require gangs to work their ships after commencement of the shift they will have to pay Dhs. 160/- per gang per hour or part thereof from time of commencement of the shift to the time of reporting labour. Gang idle time (except for Ro Ro Carriers) will be charged till the berthing of the ship during the course of a shift. Ships that complete work before close of shift will not be charged gang idle time from the time of completion until the end of the shift. This is applicable for all cargo ships including reefer/frozen cargo for non overtime shifts. If Agent/Consignee require gangs to be knocked off in the course of discharge/loading of cargo for any reason gang idle time from the time of knocking off the gangs till the end of the shift will be charged at Dhs. 160/- per gang per hour.

8. STEVEDORING RATES FOR BREAKBULK CARGO

All charges are on freight ton unless otherwise specified

	Description	Stevedoring Charges in AED
8.1	Timber	

8.1.1	In bundles & crates	15
8.1.2	Loose/Logs	18
8.2	Bagged Cargo – weight ton	
8.2.1	Brans, Soyabean meal, Animal feed, Soda Ash, Low weight cargoes & bags weighing less than 25kgs	18 W/T
8.2.2	Cement, Brytes, Mud, Asbestos, Rice, Sugar, Pulses etc. any other non hazardous bagged cargoes including jumbo bags	16 W/T
8.3	Heavy Lifts	
8.3.1	Each unit 20 f/tons or more	13
8.3.2	Portacabin, Boat	13 per frt/ton
8.4	Scrap	
8.4.1	Steel, Iron, Copper, Aluminum	35
8.5	Steel	
8.5.1	Steel Coils, Billets	14
8.5.2	Steel Products (angles, plates, flat bars etc.)	15

8.6	Pipes	
8.6.1	Packed	15
8.6.2	Unpacked	15
8.7	Dangerous Cargo – IMO Class Cargo	
8.7.1	In bags	35
8.7.2	In plastic containers	35
8.7.3	Any other packing	25
8.8	General Cargo	
8.8.1	Not otherwise specified	15
8.9	Bulk	
8.9.1	Crushed (Powdered)	
8.9.1.1	with grab & shovel in hatch	6
8.9.1.2	With bucket & shovel in hatch	6
8.9.1.3	With any other gears manually	16
8.9.2	Uncrushed (stones)	

8.9.2.1	With grab & shovel in hatch	8
8.9.2.2	With bucket & shovel in hatch	13
8.9.2.3	With any other gears manually	18
8.10	Reefer	
8.10.1	Chilled / Reefer Cargo per m/ton	28
	Description	Stevedoring Charges in AED
8.11	Ro Ro / Self Propelled unit	
8.11.1	Under 3 metric tones (per unit)	40 per unit
8.11.1.1	between 3 – 10 metric tones (per unit)	55 per unit
8.11.1.2	Above 10 – 50 metric tones (per unit)	140 per unit
8.11.1.3	Above 50 – 70 metric tones (per unit)	600
8.11.1.4	Above 70 metric tones	P.A. Discretion
8.12	Ro Ro / Tracked Unit & Reefer Chassis 20'/40'	
8.12.1	Upto 5 metric tones	38 per unit
8.12.1.1	above 5 – 50 metric tones	80 per unit

8.12.1.2	above 50 metric tones	Port's discretion
	If above units are towed by port equipment a charge	
	of AED 100/- per unit will be applicable in addition to	
	Stevedoring charges.	
8.13	Tracked / other vehicle units by Lo Lo method	
8.13.1	20 tons & below	15
8.13.2	Over 20 tons	13
8.14	Live Animals	
8.14.1	Cow, Buffalo, Horse & Camel	9
8.14.2	Goat & Sheep	2
8.15	Drums	15
8.16	Marble Blocks	14

Note:

- i) Trailer and/or vehicles loaded on top of other units shall be charged as individual units.

- ii) General cargo loaded on vehicles / units shall be treated as cargo and charge as per applicable rate. The vehicle / unit carrying the general cargo will be charged at the appropriate rate separately.

9. SHIFTING CARGO ON BOARD – RESTOW

a) Within hatch	Applicable stevedoring at tariff rate (no port handling) (or) AED 250 per gang per hour
b) Shifting from one hatch to another without landing on Quay onboard	Applicable stevedoring at tariff rate + 50% (no port handling) (or) AED 375/- per gang per hour
ii) Ro/Ro	AED 100/- per unit
c) Shifting on board from one hatch to another via quay	
i) Bagged cargo	Applicable stevedoring at tariff rate x 2 + handling charge of 5.5 per f/ton.
ii) Reefer cargo	Applicable stevedoring at tariff rate x 2 + handling charge of AED 8 per m/ton.
iii) All other cargo including Lo Lo units	AED 10 per f/ton x 2 stevedoring (discharging & loading) + handling 5.5 per frt./ton.
iv) Ro Ro units	Applicable stevedoring at tariff rate x 2 + applicable handling charge at tariff rate.

10. IMPORTANT NOTE

1. Health Department approval must be obtained by vessel's Agents prior to commencement of discharge and or delivery for all foodstuffs, manures, livestock, medicines and all other related cargoes. Perishable cargo will be handled only in favourable weather condition.
2. Department of Education approval must be obtained prior to discharge/and or delivery of all printed material, cassettes and all visual/audio material, and all other related cargoes.
3. In the event of non availability of weight / measurement details to arrive at chargeable tonnage the stowage factor of the respective cargo will be based on Thomas Stowage.
4. Hazardous, Dangerous and all classed cargoes must require the approval and permission to discharge by the Ministry of Interior and/or Ministry of Defence and all related securities by the agent. All cargoes in this clause are only to be discharged/loaded on Direct Delivery basis. Rates to be negotiated with the Port Operator.
5. Heavy Lift cargoes (Discharging/Loading) will only be accepted on direct delivery basis.
6. Submersible system of loading/discharging will be charged at direct delivery handling rate. However, time on berth has to be pre-arranged with the Port Operator.

11. TRANSHIPMENT (BREAK BULK)

Charges for transshipment cargo will be calculated as follows:

1. Direct vessel to vessel/transfer 2 x the applicable stevedoring rate.
2. Vessel to vessel via quay 2 x the applicable stevedoring rate, plus 1 x the applicable direct delivery handling rate.

3. Vessel to storage to vessel 2 x the applicable stevedoring rate, plus 1 x the applicable to and from storage rate.
4. Vessel to vessel via Port barge 2 x the applicable stevedoring rate plus 1 x the applicable to and from storage rate. Tug and barge hire will be billed additionally.
5. When the on-carrying vessel is berthed at a berth other than that at which the transshipment cargo was landed, then the additional cost involved in moving the cargo will have to be paid in addition to the handling charges in the range of AED 8-12 per m/t (at the discretion of the Port Authority)

12. SHIFTING CARGO & LASHING

Gang engaged for Sweeping/Cleaning	AED 250 per gang per hour or part thereof
Lashing & Unlashing charges	AED 250 per gang per hour or part thereof
Collection & Discharging dunnages, lashing materials other ship's use materials	AED 250 per gang per hour or part thereof

Reloading the same dunnage or lashing materials	AED 250 per gang per hour or part thereof
---	---

13. RIGGING DERRICKS, OPENING & CLOSING HATCHES ETC.

Opening & Closing the hatches by Port	AED 250 per gang per hour or part thereof
Gang Standby if done by Crew	AED 100 per gang per hour or part thereof

1. Ship's crew will be responsible for rigging derricks, opening and closing hatches. Gang waiting time lost during this operation will be free for the first 30 minutes of gangs arrival to vessels side thereafter charges at AED 100 per gang per hour or part thereof. Where circumstances and weather permit the Port prefers that vessels rig derricks and open hatches prior to entry into Port and berthing.
2. Standby time caused by the failure to inform Port of revised ETA, breakdown of ship's gear or unavailability of Consignee's transport in the case of direct delivery cargo, will be charged at AED 250 per gang per hour or part thereof

14. SECURITY GUARDS (Also available via channel 67 on VHF - Emergency only)

Upon the Port Operator's discretion a plain clothes or uniformed Security Guard may be stationed on board during vessel's stay in Port.

On board during vessel's stay in Port [Normal]	AED 320 per 8 hour shift per guard
Overtime per guard [Overtime]	AED 400 per 8 hour shift per guard

15. SORTING, WEIGHING & MEASURING

Cargoes are to be discharged and stored as per Bill of Lading. If for any reason cargoes are landed in mixed condition and need sorting for delivery purpose sorting fee of AED 14 per freight ton will be charged for those cargoes that require sorting.

Additional sorting at Storage area	AED 14 per ton [Consignee's account]
On board – Sorting	AED 32 per ton [Agents account]
Cargo measuring charges	AED 1 per freight ton
Weighbridge charges per ticket	AED 35 for loaded trailer/truck & AED 20 for MTY trailer/truck.

16. HANDLING CHARGES

All charges are on freight ton unless otherwise specified

	Description	Handling charges in AED	
		Via storage	D/Delivery
16.1	Aluminum & other non ferrous metals	16	11
16.2	Bulk materials – Solids		

16.2.1	< than 10,000 dwt	-	5
16.2.2	> 10,000 dwt	-	5
16.2.3	Manual operation	N/A	5
16.2.4	Using Port Grabs	N/A	5
16.3	Bulk materials – Liquids		
16.3.1	< 1,000,000 tons per year	N/A	4
16.3.2	Between 1 & 2 million tones per year	-	4
16.3.3	Over 2 million tones per year	-	4
16.4	Chilled & Frozen Cargo		15
16.5	Heavy lifts 20 f/tons & over	23	16
	Portcabins, Boat	23	16
16.6	Iron & Steel	22	13
16.7	Pipes		

16.7.1	Packed	20	14
16.7.2	Unpacked	20	14
16.8	Drums	20	14
16.9	Scrap metal	N/A	15
16.9.1	1000 tones and over	N/A	8
16.10	Plastic raw material	15	12
16.11	Plywood/MDF bundles	18	12
16.12	Timber – Whitewood/hardwood/Logs	14	10
16.13	Waste paper bales	22	14
16.14	Wheat bran	28 W/Ton	17 W/Ton
	Description	Handling charges in AED	

16.15	Bagged Cargo		
16.15.1	i) Soyabean Meal, Soda Ash, Low weight Cargoes & bags weighing less than 25 kgs/bags	24 w/Ton	18 W/Ton
16.15.2	ii) Other bagged cargo (Non hazardous)	16 W/Ton	11 W/Ton
16.16	Livestock	N/A	3
16.17	Dangerous Cargo (IMO Class)	Port Discretion	Port Discretion
16.18	General Cargo (Not otherwise specified)	20	14
16.19	Marble Block	21	15

Note :- Cargoes such as heavy lifts (20 freight tons and over) and others which require special handling equipment (Forklift 22 tons and above, cranes etc.) for handling in port will be charged equipment hire accordingly to usage as per tariff. In the event of suitable equipment not being available in port the agent/consignee will be required to arrange the equipment. These charges will be in addition to applicable Port Handling charges.

17. RO RO HANDLING CHARGES

	Description	Ro Ro Handling charges per unit in AED
--	-------------	--

17.1	Cars/Jeep/Four wheel drive	AED 125
17.1.1	Comm. vehicles upto & incl 1.5 m/tons	AED 170
17.1.2	Between 1.5 – 5 m/tons	AED 240
17.1.3	Between 5-15 metric tons	AED 410
17.1.4	Over 15 M/T	AED 410 + 6 per frt ton
17.1.5	Road trailers with tractor upto 15 m/tons	AED 660
17.1.6	Road trailers without tractor	AED 410
17.2.1	Reefer Chassis 20'/40' (Full)	AED 435
17.2.2	Reefer Chassis 20'/40' (empty)	AED 310
17.3	Trans shipment handling	
17.3.1	Ro Ro units	1.5 times handling

Note: i) Trailer and/or vehicles loaded on top of other units shall be charged as individual units.

ii) General cargo loaded on vehicles / units shall be treated as cargo and charged as per applicable rate. The vehicle / unit carrying the general cargo will be charged at the appropriate rate separately.

-
-
-
-

-

RO RO CONDITIONS

1. All motorized units must be capable of being started and self propelled off the vessel.
2. All rolling stock must have sufficient air in their tyres (when applicable) to be driven safely off the vessel. Sharjah Port Authority will not be responsible for damage to tyres when vehicles do not comply with these requirements.
3. All plant/units that require a mechanic due to non-starting (other than battery) will be charged for mechanics time if requested by line/agents

18. TRANSSHIPMENT HANDLING

1. Transshipment cargo shall be charged at the appropriate single via storage Port handling charge.
2. If the on-carrying vessel is berthed at a berth other than that at which the transshipment cargo was landed, then any additional cost involved in moving the cargo will have to be paid in addition to those in item 1 and at the discretion of the Port Authority. Usually in the range of AED 8-12 per metric ton.
3. Stevedoring charges will be applicable to the loading/discharging vessels respectively.

-

19. STORAGE CHARGES

The following schedule of rates and conditions will apply to cargo stored in Port Khalid.

-

Storage charges – General Cargo (Per Freight tonne)

-

-	-
Import / Export (Covered)	
First 20 days	Free

-	Thereafter AED 2 per day
-	
Import / Export (Open)	
First 20 days	Free
-	Thereafter AED 2 per day
Transhipment Covered	
First 30 days	Free
-	Thereafter AED 2 per 5 day period
-	
Transhipment Open	
First 30 days	Free
-	Thereafter AED 2 per 5 day period

Storage charges – Vehicles

Import	20 days Free
Export	20 days Free
Transhipment	30 days Free
-	-

Upto and including 1.5 M/T	AED 20 per unit per day
Over 1.5 M/T and upto 5 M/T	AED 25 per unit per day
Over 5 M/T and upto 15 M/T	AED 30 per unit per day
Over 15 M/T	AED 40/- per unit per day

Storage shall commence at the above rate for the following cargoes also as indicated against each category:

Auctioned cargo from date of confirmation of sale.

Excess / Over landed cargo from date of issue of letter informing Agents of the excess/over landed cargo.

Salvaged cargo from date of salvage.

Import cargo the day following completion of discharge of the vessel.

Export cargo from date of arrival in Port.

Shut-out cargo from date following completion of loading of vessel.

Cargo received and taken out: No free storage

Handling charges will be collected as per tariff.

After two months the Port Operators (as per Port Act of 1977) reserves the right to remove cargo and to dispose of the goods by auction to recover any amount outstanding for handling, storage and other expenses. However, on exceptional cases and on proper representation by the parties concerned the time limit can be extended to a maximum period of 6 months. The Port Operator will not be liable for any shortage, damage or loss to cargo cleared after 6 months from date of landing.

20. TRANSPORTATION OF CARGO

Transportation to sheds/yards allotted to firms inside Port premises range from AED 8 TO AED 12 per freight ton.

Note :

Crane hire additional if required.

21. TRANSPORTATION OF CONTAINERS

20' Container SCT upto Berth No. 7	AED 120	+	AED 120
Beyond Berth No. 7	AED 150	+	AED 150
40' Container SCT to Berth No. 7	AED 150	+	AED 150
Beyond Berth No. 7	AED 200	+	AED 200

-

22. ADDITIONAL CHARGES/APPLICATIONS

Knocking down stack racks/Removing steel binding and dunnage each unit	AED 30 per unit
Supply of Mechanics to start onboard / in yard (Battery Deficiency)	AED 40 per unit
Supply of Mechanic (Mechanical Fault)	AED 120 per hour or part thereof
To change tyre	AED 25 per tyre

Measuring charge	AED 25 per unit
Shifting charges in the yard if required by Agent	AED 40 per unit
Mounting/De-mounting of containers 20' contr. (MTY)	AED 55 per operation
Mounting/De-mounting of containers 20' contr. (Full)	AED 95 per operation
Mounting/De-mounting of containers 40' contr. (MTY)	AED 55 per operation
Mounting/De-mounting of containers 40' contr. (Full)	AED 95 per operation

1. Lashing/unlashing gangs are available from the Port Authority and an additional charge of Dhs.250 per gang per hour will apply. Material to be supplied by vessel in case of lashing down.
2. Knocking down stack racks/removing steel hinding and dunnage each unit rate Dhs.30.
3. Each Ro Ro vessel has an assigned trouble shooting team for starting vehicles with non functional batteries.
4. Stuffing/unstuffing stack racks/flat racks in warehouses/yard will be charged at general cargo handling rate (Consignee's account) including loading onto Consignee's transport.\
5. All breakbulk items discharged from RoRo vessel will be charged al current stevedoring / handling rates per tariff.
6. Supply of mechanics to start the unit/vehicle onboard/in the yard – AED 40/- per unit.
7. To change the tyre : AED 25/- per tyre.

8. If agent/line require to measure the unit a measuring charge of AED 25/- will be applicable
9. Vehicle shifting charges in the yard if required by the agents AED 40/- per unit.
10. De-mounting, mounting of containers(MTY - 20'40' AED 55/- per operation),
Demounting, mounting of containers(Full - 20'40' AED 95/- per operation),

Hire charges for Extra supply for ships work.

Other than ship's work also, the following charges will apply.

	Normal	Overtime
Labour (per person)	AED 30 per hour or part thereof	AED 45 per hour or part thereof
Delivery Clerk (per person)	AED 45 per hour or part thereof	AED 67.5 per hour or part thereof
Tally clerk (per person)	AED 35 per hour or part thereof	AED 52.5 per hour or part thereof
Winchman(per person)	AED 45 per hour or part thereof	AED 67.5 per hour or part thereof
Foreman (per person)	AED 60 per hour or part thereof	AED 90 per hour or part thereof
Driver (per person)	AED 35 per hour or part thereof	AED 52.5 per hour or part thereof
Office Staff (per hour)	AED 60 per hour or part thereof	AED 90 per hour or part thereof

Security Guard (per shift per guard)	AED 50 per hour or part thereof	AED 75 per hour or part thereof
---------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

All above charges subject to a minimum of 4 hours and during Fridays & Public holidays a full shift charge would apply for staff supplied.

-

23. PASSENGER TOLL

Ferry Services - AED 40 per person Embarking & Disembarking

Cruise / Passenger ships - AED 60 per person Embarking & Disembarking.

24. MISCELLANEOUS CHARGES

S. No.	Items	Charges in AED
1	Short Landing Certificates	35 per certificate
2	Short Contents Certificates	35 per certificate
3	Cargo Damaged Certificate	35 per certificate
4	Units Damaged Certificate	35/- per certificate
5	Cargo Landing Certificate	35 per certificate
6	True Copy & Attestation to Document	15/- per certificate
7	Vessel Name Correction charges	5 per document
8	Other Correction charges to document	5 per document

9	Misc. charges for issuing fax to agent i.e. any cargo in the unit, correction to Marks & Nos., Description of cargo	15 per certificate
10	Issuing Duplicate Cargo Admittance	15 per set
11	Cancelling shipment i.e., Admittance Advice	50 per set
12	Tracing of Documents	50 per set
13	Reissuing of lost Barcode	15 per unit

25. PORT RULES VIOLATIONS

PENALTIES

S. No.	Description	Charges in AED
1	No Parking Zones	AED 250
2	Driving speed above 40 Km/hour	AED 250
3	Hindering of Traffic inside Seaports premises	AED 250
4	Signboard Instructions not followed	AED 250
5	Waste Disposal's in Prohibited Areas	AED 250
6	Photograph in Prohibited Areas	AED 1000

7	Fishing in Restricted Areas	AED 1000
8	Pollution of Wharfs done by Oil Products	At the discretion of the Port Management
9	Marine Pollution	
10	Other Violations	

26. APPROXIMATE RATE OF DISCHARGE PER HOOK PER SHIFT

Commodities	Per Ton
Bagged Rice	170
Reefer (<i>non palletized</i>)	80
Frozen (<i>palletized</i>)	150
Chilled (<i>palletized</i>)	160
Chilled (<i>non-palletised</i>)	120
Bagged wheat bran	130
Onions	80
Pipes – <i>loose</i>	300

Pipes – <i>packed</i>	400
Paper reels	250
Vehicles – <i>car only</i>	300 units
Steel Plates	300
Steel Beams	350
Steel Re-bar	400
Palletised Cargo - <i>such as sheet cut paper – palletized chemicals</i>	300
Timber – <i>loose</i>	150
Timber – <i>bundles</i>	180
Plywood	150
Mixed Gen. cargo	125
Waste Paper bales (<i>export only</i>)	60
Oil Drums	240
Plastic Acid drums	100

This is an indicative figure only and actual quantity of discharge is subject to including but not limited to vessel's gear, stowage and condition of cargo.

Schedule A

TARIFF

GULFTAINER SCHEDULE OF CHARGES

1. This Tariff should be read in conjunction with the Standard Terms and Conditions of the Terminal Operator as updated from time to time.

2. The following defined terms have the meaning given below:

“Authority” means applicable agencies and authorities having jurisdiction over the Port, Customs, Immigration, Emigration and related activities for the Emirate of Sharjah, UAE;

“Carrier” means any party or parties either owning, nominating or contracting with the Vessel including, but not limited to, its agent(s), owner(s), operator(s) and/or charterer(s);

“Cargo” means all types of Cargo including but not limited to solid, liquid, live animals, vehicles, loose cargo, an empty Container and whatever is conveyed or to be conveyed in a Vessel; and loaded in a Container;

“CBM” means Cubic Meters;

“CFS” means Container Freight Station;

“Container” means any ISO standard Container fitted with I.S.O. corner castings, loaded with cargo or empty, which can be handled using a standard container handling equipment;

“Consignee” means one to whom Cargo is sent as stated on the bill of lading;

“CY” means Container Yard within the boundaries of respective Terminal;

“Handling Charges” means the charges levied for the services of (i) Stevedoring; (ii) Re-stows; (iii) Shifting; (iv) Storage; (v) Reefer monitoring; (vi) TLUC or charges incurred for any other services as may be determined by the Terminal Operator from time to time;

“LCL” means Less than Container Load;

“Marine Services” shall include, but not limited to, provision of sufficient safe depths of water, vessel traffic management, berthing, un-berthing, pilotage, pilot boat, towage, navigation and communication services;

“Port Authority” shall mean Sharjah Port Authority;

“Reefer Cargo” means refrigerated Cargo;

“Stevedoring” means the physical handling of Container(s) between the Vessel and the CY;

“Services” means all the services normally provided by a container terminal operator;

“Terminal” means the Container terminals and Container handling facilities at Port Khalid, Port Khorfakkan or Port Hamriyah in the Emirate of Sharjah as the case may be;

“Terminal Operator” means Gulftainer Company Limited;

“THC” means Terminal Handling Charges;

“Transshipment” means Container(s) Discharged in the Terminal from a Vessel for the purpose of reshipment to another port. Such Container(s) must not leave the Terminal until the time of reshipment;

“Vessel” or **“Vessels”** mean(s) any vessel(s) other than a barge that utilizes the services and facilities of the Terminal for the Loading, Discharging, storage, handling or transfer of Cargo.

3. All charges are stated in the UAE Dirham. Unless otherwise specified, charges mentioned are applicable per container of specified size.
4. Charges for the handling of non-containerised Cargo, hire of equipment, cleaning and/or repairing of Containers, provision of equipment interchange reports or any other services which is not mentioned in this Tariff shall be provided on request. The Carrier shall contact the Port Authority directly to avail all the Marine Services.
5. Each Carrier expecting to berth a Vessel at the Terminal shall give the Terminal Operator a notice at least 72 hours prior to the arrival of such Vessel and thereafter 48 and 24 hours prior to arrival. The acceptance and berthing of each Vessel must be agreed in advance between the Carrier and the Terminal Operator.
6. The Carrier shall provide the Terminal Operator at least 48 hours prior to the Vessel's arrival all the documents listed below and more fully described in Clause 8 of the STC and furnish such other information as the Terminal Operator or the Authority may request:
 - (a) Cargo stowage plan/legible bay plan/profile. (b) Discharge list.
 - (c) List of Dangerous Cargo, out-of-gauge Cargo and Reefer Cargo control lists when applicable.
 - (d) Dangerous Cargo declaration. (e) Passenger manifest.
 - (f) Customs endorsed export declaration (for each shipment).

(g) Cargo Loading
list.

(h) Instructions for Loading and
Discharging. (i) Vessel particulars.

(j) BAPLIE if Electronic Data Interchange (EDI)
available. (k) Any special berthing requirements.

(l) Any other information, which would help us in the process of vessel
operation.

7. The Terminal operates 24 hours a day, every day throughout the year except for Holidays and subject to local customs and traditions. Normal working hours are from Saturday to Thursday (excluding Public Holidays) in two shifts from 06:00 hours to 14:00 hours and from 14:00 hours to 22:00 hours (the normal working hours will reduce during the Holy Month of Ramadan as per local customs and traditions). Any activity outside of normal working hours will be charged on overtime basis.

8. Stevedoring

8.1. Charges:

No.	Description	Up to 20'	Over 20'
i	Discharging or Loading of one full Container	510	750
ii	Discharging or Loading of one empty Container	250	345
iii	Discharging & Loading of one full Transshipment Container (inclusive of charge debited to first carrying vessel). Includes for full cycle i.e Vessel to CY to Vessel.	545	760
iv	Discharging & Loading of one empty Transshipment Container (inclusive of charge debited to first carrying vessel) Includes for full cycle i.e Vessel to CY to Vessel.	370	530

8.2. Conditions:

- (a) Item 8.1 (i) and (ii) above shall also be applicable to Containers received by road from other ports.

8.3. Discount Structure

The below Discount Schedule shall be available to the Carrier who has executed a Terminal Services Contract ("TSC") with the Terminal Operator and subject to the following notes:

- (a) The Discount Schedule shall be based upon chargeable moves.
- (b) All chargeable moves qualify for discount earning (full or empty). All chargeable transshipment moves qualify for discount earning as one chargeable move (full or empty). Discount is calculated on annual chargeable moves, and applied in the following year. Please also refer Para 8.3(d) in Page 5.
- (c) Volume of moves will be reviewed from time to time and the Terminal Operator will raise additional billing in case volume of moves is not inline with the guaranteed volume as stated in the TSC.

(d) Discount Schedule shall be applicable only to the Stevedoring charges stated in Clause 8.1 (ii-iv) in Page 4. Discount rate, wherever applicable, for Clause 8.1 (i) in Page 4 will be advised separately by the Terminal Operator.

D iscount Schedule	D iscount
Upto 3,000 chargeable moves per annum	N I L
3,001 to 6,000 chargeable moves per annum	10%
6,001 to 9,000 chargeable moves per annum	20%
9,001 to 15,000 chargeable moves per annum	25%
15,001 to 18,000 chargeable moves per annum	30%
18,001 to 22,000 chargeable moves per annum	37.5%
22,001 to 36,000 chargeable moves per annum	40%

9. Hazardous/IMCO Class Cargo

- 9.1.** All IMCO Containers irrespective of class will be levied an additional 50% of the applicable Handling Charges.
- 9.2.** The cost of repairs to the Terminal premises, property or equipment or other containers and its cargo resulting from spilled Cargo and subsequent clean-up operations will be on the Carrier's account. In the event of an emergency requiring standby of fire/security/medical personnel, additional charges will apply.
- 9.3.** Containers with undeclared, poorly stowed or incorrectly packaged dangerous goods will receive fines at the discretion of the Authority and/or the Terminal Operator.
- 9.4.** Containers with non-labelling, wrong labelling, incomplete labelling and any IMDG violation will receive fines at the discretion of the Authority of AED 2,400.00 per Container or such other charges as determined by the Authority.
- 9.5.** There will be no free storage period for IMCO containers.

10. Re-stows

Sharjah Ports Authority
Website Design by: CANADA HITECH

PORT BUNKER SERVICES

<http://www.portbunkerservices.com/barge-rates/>

Barge Rates

*MGO not listed under a particular port is to be quoted as a **DELIVERED** price

Boston Barge Rates Effective March 5, 2011		
FUEL SURCHARGE ON BARGE 19%		
Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	1 - 313 MTS = \$4006 FLAT Additional \$12.80/MT up to 400 MTS	661 - 697 MTS = \$7150 FLAT Additional \$10.25/MT up to 750 MTS
	401 - 426 MTS = \$5200 FLAT Additional \$12.20/MT up to 500 MTS	751 - 805 MTS = \$7700 FLAT Additional \$9.60/MT up to 840 MTS
	501 - 539 MTS = \$6200 FLAT Additional \$11.50/MT up to 580 MTS	8481 - 900 MTS = \$8100 FLAT Additional \$9.00/MT up to 999 MTS
	581 - 620 MTS = \$6700 FLAT Additional \$10.80/MT up to 660 MTS	1000 MTS > \$6.60 MT Additional \$6.60/MT Thereafter

New York Barge Rates Effective June 01, 2013		
FUEL SURCHARGE ON BARGE 28%		
BOOM FEE: \$300.00 to \$450.00 Flat (IF APPLICABLE)		
Metric Tons (MTS) Fees	New York - IFO	
	1 - 565 MTS = \$6625 FLAT Additional \$11.70/MT up to 628 MTS	1633 - 2300 MTS = \$11725 FLAT Additional \$5.10/MT up to 2493 MTS
	629 - 1025 MTS = \$7360 FLAT Additional \$7.18/MT up to 1632 MTS	2494 - 3400 MTS = \$12720 FLAT Additional \$3.75/MT Thereafter
	New York - MGO	
	1 - 100 MTS = \$3727 FLAT Additional \$37.28/MT up to 117 MTS	
	118 - 360 MTS = \$ 4537 FLAT Additional \$12.10/MT up to 449 MTS	
	450 MTS > Use bunker fuel rates	
	Out of Port Charges	
	NorthPort: \$8700	Riverhead: \$13500
	Bridgeport: \$9850	New London: \$16500
Port Jefferson: \$9850	Jamestown, RI: \$21250	
New Haven: \$11500		
Delivery - 150 MT per hour, 4 hour minimum, 18 hour maximum		
Loading - 375 MT per hour, 4 hour minimum, no maximum		

Philadelphia & Delaware City Barge Rates Effective June 01, 2013		
FUEL SURCHARGE ON BARGE 28%		
BOOM FEE: \$300.00 to \$450.00 Flat		
Metric	Philadelphia - IFO	
	1 - 565 MTS MINIMUM = \$6625 Additional \$11.70/MT up to 628 MTS	1633 - 2300 MTS = \$11725 FLAT Additional \$5.10/MT up to 2493 MTS
	629 - 1025 MTS = \$7360 FLAT Additional \$7.18/MT up to 1632 MTS	2494 - 3400 MTS = \$12720 FLAT Additional \$3.75/MT Thereafter
	Delaware City - IFO	

Tons (MTS) Fees	1 - 1600 MTS = \$12500 FLAT Additional \$7.80/MT Thereafter	
	Allowable Port Time:	1500 bbls/hour plus 1.5 hours for load and discharge
	Demurrage:	\$450 per hour

Baltimore & Norfolk (Hampton Roads) Barge Rates Effective June 01, 2013

FUEL SURCHARGE ON BARGE 28%
BOOM FEE: \$300.00 Flat (IF APPLICABLE)

Baltimore & Norfolk (Hampton Roads) - IFO		
Metric Tons (MTS) Fees	1 - 565 MTS = \$56625 FLAT Additional \$11.70/MT up to 628MTS	1633 - 2300 MTS = \$11725 FLAT Additional \$5.10/MT up to 2493 MTS
	629 - 1025 = \$7360 FLAT Additional \$7.18/MT up to 1632 MTS	2494 - 3400 MTS = \$12720 FLAT Additional \$3.75/MT Thereafter

U.S. South East Coast Barge Rates Effective March 1, 2009
FUEL SURCHARGE ON BARGE 20%

Charleston - Savannah - Wilmington - Jacksonville - Brunswick		
Metric Tons (MTS) Fees	1 - 565 MTS = \$6737 FLAT Additional \$11.91/MT up to 653 MTS	1717 - 2300 MTS = \$11015 FLAT Additional \$5.18/MT up to 2392 MTS
	654 - 1025 MTS = \$7486 FLAT Additional \$7.30/MT up to 1716 MTS	2393 - 3400 MTS = \$12914 FLAT Additional \$3.18/MT Thereafter
	Out of Harbor Bunkering Rates	
	Jacksonville to Fernandina Beach:	\$5040 Min or \$4.16 MT
	Jacksonville to Brunswick:	\$8372 Min or \$7.65 MT
	Savannah to Port Royal:	\$5062 Min or \$4.63 MT
Charleston to Georgetown:	\$6887 Min or \$6.30 MT	
	A 25% surcharge on rates will apply on observed holidays: New Year's Day - Memorial Day - July 4 th - Labor Day - Thanksgiving Day - Christmas Day	

New Orleans Barge Rates Effective March 5, 2011

New Orleans - IFO		
Metric Tons (MTS) Fees	MT MIN = \$10,532.50 OR \$9.75 MT	Whichever is greater
	OUT OF PORT CHARGES FOR PROGRESSIVE BARGE COMPANY	
	South Mile	
	75.9 - 56.0 = \$5,346.00	46.9 - 26.0 = \$13,361.00
	55.9 - 47.0 = \$8,004.00	25.9 - 0.0 = \$18,667.00
	North Mile	
	120.1 - 140.0 = \$5,880.00	180.1 - 200.0 = \$23,465.00
140.1 - 160.0 = \$11,734.00	200.1 - 235.0 = \$31,352.00	
160.1 - 180.0 = \$17,611.00		

Gulf Coast Barge Rates Effective April 15, 2012
FUEL SURCHARGE ON BARGE 24%

Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Houston:	\$8855 Min or \$8.20 MT
	Wharfage	\$0.28 MT min \$10.00 if applicable
	Harbor Fee	\$29.50 Flat
	Security Fee	\$0.035 MT
	MTSA Fee	\$10.50 Flat
	Galveston – Texas City:	
	Texas City Wharfage	\$14330 Min or \$13.25 MT
	Dockage (Barge Length)	\$0.0642/bbl Min \$85
		0 – 199 feet \$2.30/foot
		200 – 299 feet \$2.66/foot
		300 – 399 feet \$2.96/foot
		Minimum dockage charge \$90.00
	Barbour's Cut:	\$10385 Min or \$9.60 MT
	Bayport:	\$11625 Min or \$10.75 MT
	Lake Charles:	\$24885 Min or \$23.05 MT
	Beaumont:	\$22765 Min or \$21.10 MT
	Bolivar Roads:	\$19375 Min or \$17.95 MT
	Freeport:	\$19665 Min or \$18.20 MT
	Mobile:	\$5000 Min or \$5.50 MT
Pumpback (Return Product)	\$1200 Min or \$250 per hour	
Free Time:	1 hour before and 1 hour after bunkering Vessel must accept 188 MTS per hour	
Out of Port		
Pascagoula, MS:	\$9300 Min or \$9.30 MT	
Gulfport, MS:	\$10800 Min or \$10.80 MT	
Pensacola, FL:	\$12950 Min or \$12.95 MT	

Los Angeles & Long Beach Barge Rates Effective March 5, 2011

Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Barge	10,000bbls Min or \$0.90 per bbl
	Wharfage	L.A. \$0.165 per bbl at birth
	Anchorage	\$500 for all deliveries at anchor
	California Oil Spill	\$0.05 per bbl
	California Sales Tax	8.75% on Applicable Quantity
	Demurrage	\$450 per hour
	Holiday Surcharge	\$250 per hour Min 8 hours

San Francisco Barge Rates Effective March 5, 2011

Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Barge	10,000bbls Min or \$0.903 per bbl or \$9300
	Wharfage	As applicable
	Boom Fee	\$2000 Flat
	California Oil Spill	\$0.05 per bbl
	California Sales Tax	8.50% on Applicable Quantity
	Demurrage	As applicable
	Holiday Surcharge	As applicable 30% if applicable

Vancouver BC Canada Barge Rates Effective January 15, 2010

Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Vancouver Harbor:	1 - 1750 MTS = \$9000 FLAT
		Additional \$3.00/MT Thereafter
	Port Moody:	1 - 1750 MTS = \$9000 FLAT
		Additional \$3.00/MT Thereafter

Halifax Barge Rates as of May 2012		
Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	0-999MT	Flat rate \$7,999.00
	1000 - 1499MT	\$7.99MT
	1500 - 1999MT	\$6.86MT
	2000 +MT	\$5.15MT
	Wharfage	\$0.50MT

St. Eustatius Barge Rates Effective February 15, 2009		
Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Agency Service Fee:	\$800.00 Flat
	Environmental Impact Fee:	1 - 499 MTS = \$350.00
		500 - 699.99 MTS = \$500.00
		700 - 999.99 MTS = \$750.00
		1000 > \$950.00
	Marpol Fee:	1 - 10000 GRT = \$30.00
		10001 - 50000 GRT = \$90.00
		50001 - 100000 GRT = \$300.00
		100001 > \$570.00

Panama Canal Barge Rates Effective February 15, 2009		
FUEL SURCHARGE ON BARGE \$200 LUMP SUM		
Metric Tons (MTS) Fees	IFO	
	Barge:	\$7500 Min up to 500 MTS OR \$2.6 MT
	Pipeline:	\$750 Min or \$0.50 per gross barrel
	Pollution:	\$0.05 per gross barrel
	Overtime:	\$250 lump sum overtime - weekends and holidays

TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA SA
TARIFARIO AL PUBLICO GENERAL

SERVICIOS ESTANDAR

CONTENEDORES

	UNIDAD	US\$	S./
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.59	1.58
USO DE AMARRADERO Remolcadores de Puerto	US\$/mLOA/ hora	0.11	0.29
USO DE AMARRADERO para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	US\$/mLOA/ hora	0.32	0.85

EMBARQUE / DESCARGA

	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo	GATE IN-OUT/ Recepcion en Terminal - Salida Terminal	US\$	S./
CNTR. 20' Empty	32.88	75.59	30.30	138.77	370.53
CNTR. 40' Empty	49.32	119.87	38.95	208.14	555.74
CNTR. 20' Full	32.88	64.79	41.11	138.77	370.53
CNTR. 40' Full	49.32	113.38	45.45	208.14	555.74

TRASBORDO

	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo	GATE IN-OUT/ Recepcion en Terminal - Salida Terminal	US\$	S./
CNTR. 20' Empty	29.35	59.42		88.77	237.02
CNTR. 40' Empty	44.02	89.10		133.12	355.43
CNTR. 20' Full	33.02	60.31		93.33	249.19
CNTR. 40' Full	46.34	93.80		140.14	374.17

CARGA GENERAL o FRACCIONADA

	UNIDAD	US\$	S./
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.59	1.58
USO DE AMARRADERO para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	US\$/mLOA/ hora	0.32	0.85
EMBARQUE / DESCARGA	US\$ / TON.	13.88	37.06

CARGA RODANTE

	UNIDAD	US\$	S./
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.59	1.58
EMBARQUE / DESCARGA	US\$ / TON.	42.70	114.01

CARGA GRANEL SOLIDO

	UNIDAD	US\$	S./
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.59	1.58
USO DE AMARRADERO para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	US\$/mLOA/ hora	0.32	0.85
EMBARQUE / DESCARGA	US\$ / TON.	6.41	17.11

CARGA GRANEL LIQUIDO

	UNIDAD	US\$	S./
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.59	1.58
USO DE AMARRADERO para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	US\$/mLOA/ hora	0.32	0.85
EMBARQUE / DESCARGA	US\$ / TON.	1.61	4.30

SERVICIOS ESPECIALES

CONTENEDORES

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

		US\$	S./
SERVICIOS ESPECIALES - ESTIBAS			
Cambio de Posición de Contenedor Bordo a Bordo (Shifting)	Cont.	40.00	106.80
Cambio de Posición de Contenedor Bordo/Tierra/Bordo (Shifting)	Cont.	80.00	213.60

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

		US\$	S./
Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130.00	347.10
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50.00	133.50
Conexión / Desconexión a Bordo	Cont.	8.00	21.36
Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso medios electrónicos (DOWN LOAD)	Cont.	10.00	26.70
Seteo de contenedores refrigerados	Cont.	30.00	80.10

ALMACENAJE DE CONTENEDORES VACÍOS

	TEU/DIA	Libre	
Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)			
Del día 3 al día 8	8.00	21.36	
Del día 9 al día 15	10.00	26.70	
Del día 16 en adelante	15.00	40.05	

ALMACENAJE DE CONTENEDORES DE TRASBORDO

	TEU/DIA	Libre	
Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)			
Del día 3 al día 15	0.00	0.00	
Del día 16 en adelante	15.00	40.05	

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA

	TEU/DIA	Libre	
ALMACENAJE DE CONTENEDORES EXPORTACIÓN			
Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)			
Del día 3 al día 10	8.00	21.36	
Del día 11 al día 15	10.00	26.70	
Del día 16 en adelante	15.00	40.05	

ALMACENAJE DE CONTENEDORES IMPORTACIÓN

	TEU/DIA	Libre	
Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)			
Del día 3 al día 10	0.00	0.00	
Del día 11 al día 15	5.00	13.35	
Del día 16 en adelante	15.00	40.05	

ASISTENCIA A CONTENEDORES REFRIGERADOS - REEFERS

	Cont./Hr	US\$	S./
Suministro de Energía (*)	Cont.	2.00	5.34
Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set	Cont.	18.00	48.06

(*) Los precios incluyen conectar y desconectar, el suministro de energía eléctrica, control y verificación de averías o temperaturas incorrectas.

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente	Cont.	45.00	120.15
Verificación o Colocación de sellos/precintos	Cont.	9.00	24.03
Remoción o Colocación de Etiquetas	Cont.	9.00	24.03
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Cont.	20.00	53.40
Reconocimiento previo de la carga por solicitud del cliente	Cont.	100.00	267.00
Apertura del Contenedor para retiro de carga parcial	Cont.	150.00	400.50
Aforo con cuadrilla	0	40.00	106.80
Aforo con uso de Montacargas	TEU	45.00	120.15
Manipuleo de contenedores OOG	Cont.	A tratar	
Desglose de Mercadería de Importación / Exportación	BL	30.00	80.10
Tarja electrónica	Cont.	1.80	4.81
Anulación o Cambio de factura	factura	12.00	32.04
Trasegado	Cont.	A tratar	
Alquiler de equipos			
Porta contenedores	Hora	200.00	534.00
Spreaders	Jornada	100.00	267.00
Montacarga	Hora	50.00	133.50
Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicio de control de pesaje	Vehiculo	50.00	133.50
Emisión de Constancia de peso	Cont.	20.00	53.40
Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
Gate in/out	Cont.	80.00	213.60
Asignación y seteo de cont Refrigerado	Cont.	30.00	80.10

CARGA GENERAL O FRACCIONADA

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - ESTIBA

Movilización de carga dentro de la misma bodega	Ton.	18.00	48.06
Movilización de carga para otra bodega	Ton.	36.00	96.12
Movilización de carga para otra bodega via muelle	Ton.	36.00	96.12
Manipuleo en Muelle Carga Estándar (hasta 3 Ton. / pieza , 1 Ton = 1 M3)	Ton.	8.00	21.36

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130.00	347.10
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50.00	133.50
Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA

US\$

S./

ALMACENAJE DE CARGA FRACCIONADA

Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)		Libre	
Desde el día 3 hasta el día 8	Ton./ Día	0.17	0.44
Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./ Día	0.34	0.91
Desde el día 16 en adelante	Ton./ Día	0.65	1.74
Adicional a los precios de almacenaje por almacén cubierto	Ton./ Día	30%	

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente	Ton.	5.00	13.35
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Camión	20.00	53.40
Uso de Grúa	Hora	A Tratar	
Manipuleo de cargas especiales o sobredimensionadas	Unidad	A Tratar	
Limpieza de Muelle	Ton.	0.80	2.14
Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A Tratar	
Tarja electrónica	BL	30.00	80.10
Anulación o cambio de factura	factura	12.00	32.04
Personal para Manteo de Tolvas	Jornada	60.00	160.20
Alquiler de equipos			
Porta contenedores	Hora	200.00	534.00
Spreaders	Jornada	100.00	267.00
Montacarga	Hora	50.00	133.50
Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicio de control de pesaje	Vehiculo	50.00	133.50
Emisión de Constancia de peso	Unid	20.00	53.40
Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	
Aforo con cuadrilla	Ton.	A tratar	

CARGA RODANTE

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - ESTIBAS

Movilización de carga dentro del mismo nivel de la Nave	Ton.	40.00	106.80
Movilización de carga para otro nivel de la Nave	Ton.	60.00	160.20
Movilización de Carga via muelle	Ton.	76.00	202.92

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehiculo	50.00	133.50
Uso de Grua Movil	Hora	A tratar	

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA

US\$

S./

ALMACENAJE DE CARGA FRACCIONADA

Primeros 2 días (Incluido en los Servicios Estándar)		Libre	
Desde el día 3 hasta el día 8	Ton./ Día	2.50	6.68
Desde el día 9 hasta el día 15	Ton./ Día	5.00	13.35
Desde el día 16 en adelante	Ton./ Día	10.00	26.70

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente	Ton.	2.50	6.68
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Unid.	20.00	53.40
Tarja electrónica	BL	30.00	80.10
Anulación o Cambio de factura	factura	12.00	32.04
Alquiler de equipos			
Porta contenedores	Hora	200.00	534.00
Spreaders	Jornada	100.00	267.00
Montacarga	Hora	50.00	133.50
Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicio de control de pesaje	Vehículo	50.00	133.50
Uso de Grua Móvil	Hora	A tratar	

CARGA GRANEL SOLIDO

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - ESTIBAS

Movilización de carga dentro de la misma bodega	Ton.	5.82	15.54
Movilización de carga para otra bodega	Ton.	6.20	16.55

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Apertura y cierre de tapas de las bodegas	Mov.	130.00	347.10
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50.00	133.50
Uso de Grua Móvil	Hora	A tratar	

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Movilización extra - a solicitud del cliente o autoridad competente	Ton.	5.00	13.35
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Camión	20.00	53.40
Tarja electrónica	BL	30.00	80.10
Anulación o Cambio de factura	factura	12.00	32.04
Alquiler de equipos			
Porta contenedores	Hora	200.00	534.00
Spreaders	Jornada	100.00	267.00
Montacarga	Hora	50.00	133.50
Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicio de control de pesaje	Vehículo	50.00	133.50
Emisión de Constancia de peso	Unid	15.00	40.05
Servicios especiales de trabajo en frío	Ton.	A tratar	
Uso de Grua Móvil	Hora	A tratar	

CARGA GRANEL LIQUIDO

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluidos	Ton.	0.85	2.27
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50.00	133.50
Uso de Grua Móvil	Hora	A tratar	

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA CARGA

US\$

S./

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

Limpieza de Muelle	Ton.	0.80	2.14
Limpieza de Equipos	Ton.	0.20	0.53
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Camión	20.00	53.40
Servicio de Colocación de Barrera de Contención	Día / Fracción	350.00	934.50
Tarja electrónica	BL	30.00	80.10
Anulación o Cambio de factura	factura	12.00	32.04
Alquiler de equipos			
Porta contenedores	Hora	200.00	534.00
Spreaders	Jornada	100.00	267.00
Montacarga	Hora	50.00	133.50
Otros equipos no especificados	Hora	A tratar	
Servicio de control de pesaje	Vehículo	50.00	133.50
Emisión de Constancia de peso	Unid	15.00	40.05
Uso de Grua Móvil	Hora	A tratar	

SERVICIOS DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE A LAS NAVES - BUNKERS y SERVICIOS RETIRO DE RESIDUOS OLEOSOS

SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCION A LA NAVE

US\$

S./

Servicio de Control de Camiones Cisterna de Abastecimiento de combustible y retiro de residuos oleosos - Servicio de Seguridad especial + Servicios de Gate + Control ISPS	Camión	50.00	133.50
Servicio de Colocación de Barrera de Contención	Día / Fracción	350.00	934.50
Anulación o Cambio de factura	factura	12.00	32.04
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50.00	133.50

SERVICIO A PASAJEROS TURISTA

SERVICIOS ESPECIALES - OTROS

US\$

S./

Por Persona	UND	5.00	13.35
Por automóvil	UND	10.00	26.70
Por Omnibus, por microbus	UND	50.00	133.50
Control PBIP Operaciones no Regulares	Vehículo	50.00	133.50

POLITICAS COMERCIALES

RECARGOS	US\$	S./
Recargos aplicables a la Nave		
Por no liberar el amarradero	Hr	600.00 1602.00
Por compensacion de cuadrilla no utilizada (n°6)	Cuadrilla / hr o fraccion	300.00 801.00
Por cambio de sitio o banda de atraque de la nave	Por maniobra	200.00 534.00
Recargos aplicables a la carga		
Cancelacion de Embarque (n°3)		
Por cambio de condicion de la carga (n°4)	Cont.	45.00 120.15
Recargo por arribo tardio de la carga		
Contenedores	Cont.	100.00 267.00
Carga general o fraccionada	Tn	3.00 8.01
Carga Rodante	Unit.	100.00 267.00
Recargo por clasificacion IMO (n°5)		
Contenedores	Actividad	25%
Carga general o fraccionada	Actividad	50%
Carga Rodante	Actividad	50%
Carga granel solido	Actividad	50%
Carga granel liquido	Actividad	100%

Nota N°1: las tarifas y precios detallados en este tarifario se le adicionan los Impuestos vigentes de acuerdo a la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, Decreto Legislativo N° 821 y Decreto Supremo N° 055-99-EF y su ultima modificatoria mediante Ley 29666. De igual forma aplica lo establecido por la Ley 29646, Ley de Fomento al Comercio Exterior de Servicios

Nota N°2: El tipo de cambio 2.67 utilizado es referencial a la fecha del 16 de Mayo, publicado por la Superintendencia de Banca y Seguro (SBS).

Nota N°3: se aplica cuando una linea naviera o consignatario de la carga cancela el embarque luego de finalizado el "cut off" comprendido en el Servicio Estandar por razones tales como "overbooking" "stacking weight", limitaciones de estiba, cambio de nave o situaciones similares; y posterior a ello solicite el embarque de la carga, se considerara que se ha solicitado una nueva prestacion del Servicio Estandar. Adicionalmente a lo anterior, cuando el consignatario de la carga o su representante o la linea naviera soliciten el retiro del contenedor que no se embarco, deberan pagar un nuevo servicio estandar.

Nota N°4: cuando la carga ha sido previamente recepcionada y el usuario solicita a TPE el cambio del status de la carga, que implique la modificacion de la informacion relacionada al puerto de descarga y/o de la nave designada, estatus del contenedor (lleno o vacio) o categoria (IMP, EXP, Transbordo). De igual manera el recargo aplica cuando la condicion del contenedor se cambia a IMO y no ha sido manifestado como tal.

Nota N°5: se aplica cuando requieran segregacion, mano de obra, provision de equipos especiales y cuidado adicional sobre el precio de los servicios especiales correspondientes.

Nota N°6: se aplica cuando al disponer del personal necesario para la prestacion del Servicio Estandar, de acuerdo al Plan de Operaciones, éste se cancela o se suspende por decision o responsabilidad de la linea naviera o el consignatario dependiendo del contrato de fletamento. En el caso de la suspension, se aplicará el recargo cuando éste prolongue las horas de trabajo del personal asignado, de acuerdo al Plan de Operaciones. Asi mismo, se aplicará el recargo cuando la operacion es concluida antes del horario programado en el Plan de operaciones, como consecuencia del recorte del volumen de la carga embarcada/descargada o en el caso que la linea naviera o consignatario solicite ser atendido al arribo de la nave al terminal y esto ocurra despues de la hora de inicio de cada jornada de trabajo. Se aplica tambien en el caso que la nave o el consignatario solicite el termino de operaciones antes del termino de la jornada. De la misma forma, este recargo será aplicado en caso la linea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se dispongan las cuadrillas para la atencion a la nave y ésta por razones no imputables al terminal, demore su atraque e inicio de operaciones.

Así mismo, se aplicará el recargo cuando la operacion es concluida antes del horario programado en el Plan de operaciones, como consecuencia del recorte del volumen de la carga embarcada/descargada o en el caso que la linea naviera, consignatario o quien solicite los servicios al Terminal, pida ser atendido al arribo de la nave al terminal y esto ocurra despues de la hora de inicio de cada jornada de trabajo.*

Se aplica también en el caso que la nave o el consignatario solicite el término de operaciones antes del término de la jornada. De la misma forma, este recargo será aplicado en caso la linea naviera requiera ser atendida fuera del horario programado por el Terminal, o cuando se dispongan las cuadrillas para la atención a la nave y ésta por razones no imputables al terminal, demore su atraque e inicio de operaciones.

* Las horas de inicio de jornada son:

1er turno	07:00 hrs.
2do turno	15:00 hrs
3er turno	23:00 hrs.

SERVICIOS ESTANDAR

1.0 Uso de Amarradero

El servicio comprende el uso del frente atraque e instalaciones de un sitio para la atención de una nave o embarcación para la realización de operaciones comerciales. Este servicio se inicia cuando se recibe la primera línea de amarre y finaliza cuando se larga la última línea de amarre, e incluye mantener en condiciones operativas el muelle de atraque y sus demás instalaciones básicas. El servicio se cobra por metro de eslora por hora o fracción de estadía u ocupación.

1.1 Uso de Amarradero Remolcadores de Puerto

El servicio comprende el uso del frente atraque e instalaciones de un sitio para la permanencia de un remolcador de puerto, se aplica exclusivamente a los remolcadores que brindan apoyo a las maniobras de las naves que arriban al puerto.

El servicio se cobra por metro eslora por hora o fracción de estadía u ocupación a los remolcadores.

1.2 Uso de Amarradero para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales

El servicio comprende el uso del frente atraque e instalaciones de un sitio para la atención de una nave o embarcación de menos de 80 metros de eslora, para la realización de operaciones comerciales. Este servicio se inicia cuando se recibe la primera línea de amarre y finaliza cuando se larga la última línea de amarre, e incluye mantener en condiciones operativas el muelle de atraque y sus demás instalaciones básicas. El servicio se cobra por metro eslora por hora de estadía u ocupación a las naves.

2.0 Embarque / Descarga (Liner In/ Liner Out)

Los servicios de embarque y descarga se definen para carga en contenedores, carga general o fraccionada, carga rodante, carga granel solida y para carga liquida de acuerdo al siguiente detalle:

2.1 LINER IN/ LINER OUT - Embarque / Descarga Carga en Contenedores

El servicio comprende el conjunto de actividades para embarcar o descargar contenedores llenos o vacios de las naves mercantes.

Se incluyen las siguientes actividades:

- Destrinca de los contenedores en la nave (en descarga)
- Enganche o sujeción con el equipo empleado para la operación, a bordo. (hook on)
- Movilización de los contenedores desde la nave al muelle (en descarga)
- Movilización de los contenedores desde el muelle a la nave (en embarque)
- Desenganche o largado del equipo utilizado para la operación, a bordo (hook off).
- Aseguramiento de los contenedores a la nave cuando corresponda.

HANDLING.- MANIPULEO

La tarifa por este concepto incluye:

- A) El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- B) El servicio de manipuleo en el área de almacenaje en el área de almacenaje para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el consignatario y viceversa en caso de embarque
- C) Los manipuleos necesarios al costado de la nave para el embarque oportuno de los contenedores.
- D) Enganche del contenedor al costado de la nave, a los medios empleados para embarque (hook on) – en caso de embarque
- E) Desenganche del contenedor de los medios empleados para descarga (hook off) en caso de descarga.

GATE OUT/ GATE IN – DESPACHO / RECEPCION DE CONTENEDORES.

Gate In (recepción): Comprende el ingreso de los contenedores al recinto portuario, pesaje y revisión de las condiciones externas de ingreso

Gate Out (despacho): Comprende la entrega de los contenedores a los recibidores de la carga sean estos los consignatarios, agentes de aduanas o terminales extra-portuarios en representación de los consignatarios, revisión de las condiciones de entrega, pesaje.

2.2 Embarque / Descarga Carga Rodante

El servicio comprende el conjunto de actividades para embarcar o descargar la carga rodante de las naves mercantes.

Se incluyen las siguientes actividades:

- Destrinca de las unidades en la nave (en descarga)
- Movilización de los equipos desde la nave al muelle (en descarga)
- Movilización de los equipos desde el muelle a la nave (en embarque)
- Aseguramiento de las unidades a la nave cuando corresponda

HANDLING.- MANIPULEO

La tarifa por este concepto incluye:

- El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- El servicio de manipuleo en el área de almacenaje en el área de almacenaje para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el consignatario y viceversa en caso de embarque
- Los manipuleos necesarios al costado de la nave para el embarque oportuno de la carga.

GATE OUT/ GATE IN – DESPACHO / RECEPCION DE CARGA.

Gate In (recepción): Comprende el ingreso de las mercaderías al recinto portuario, pesaje y revisión de las condiciones externas de ingreso.

Gate Out (despacho): Comprende la entrega de la carga a los recibidores de la misma sean estos los consignatarios, agentes de aduanas o terminales extra-portuarios en representación de los consignatarios, revisión de las condiciones de entrega, pesaje.

2.3 Embarque / Descarga Carga General o Fraccionada

El servicio comprende el conjunto de actividades para embarcar o descargar carga fraccionada de las naves mercantes.

Se incluyen las siguientes actividades:

- Enganche o sujeción con el equipo empleado para la operación, a bordo. (hook on)
- Movilización de la carga fraccionada desde la nave al muelle (en descarga)
- Movilización de la carga fraccionada desde el muelle a la nave (en embarque)
- Desenganche o largado del equipo utilizado para la operación, a bordo (hook off).
- Aseguramiento de la carga o trinca de la misma en la nave (en embarque).

HANDLING.- MANIPULEO

La tarifa por este concepto incluye:

- I. El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- II. El servicio de manipuleo en el área de almacenaje para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el consignatario y viceversa en caso de embarque
- III. Los manipuleos necesarios al costado de la nave para el embarque oportuno de la carga.
- IV. Enganche de la carga al costado de la nave, a los medios empleados para embarque (hook on) – en caso de embarque
- V. Desenganche de la carga de los medios empleados para descarga (hook off) en caso de descarga.
- VI. La tarifa por este concepto solo se circunscribe a aquellas carga que puedan ser manipuladas con montacargas de hasta tres toneladas de capacidad de levante.

GATE OUT/ GATE IN – DESPACHO / RECEPCION DE CARGA.

Gate In (recepción): Comprende el ingreso de las mercaderías al recinto portuario, pesaje y revisión de las condiciones externas de la carga al ingreso así como el pesaje de la misma.

Gate Out (despacho): Comprende la entrega de la carga a los recibidores de la misma sean estos los consignatarios, agentes de aduanas o terminales extra-portuarios en representación de los consignatarios, revisión de las condiciones de entrega, pesaje.

2.4 Embarque / Descarga Carga Granel Solido

El servicio comprende el conjunto de actividades para la descarga y o embarque de graneles sólidos, el servicio comprende:

- Uso de equipos de manipuleo de carga a granel.
- Movilización de la carga desde las bodegas de la nave y depósito sobre el transporte contratado por el recibidor de la carga
- Emisión de una nota de tarja física
- Uso de la infraestructura portuaria para el tránsito de los camiones
- Pesaje de la carga

De acuerdo a los contratos de transporte marítimo, por lo general este servicio se cobra a los recibidores de la carga o consignatarios.

2.5 Embarque / Descarga Carga Granel Líquido

El servicio comprende el conjunto de actividades para la descarga y o embarque de graneles líquidos, el servicio comprende:

- Uso de equipos de manipuleo de carga a granel.
- Movilización de la carga desde los tanques de la nave y depósito en los camiones cisterna contratado por el receptor de la carga
- Emisión de una nota de tarja física
- Uso de la infraestructura portuaria para el tránsito de los camiones
- Pesaje de la carga

De acuerdo a los contratos de transporte marítimo, por lo general este servicio se cobra a los receptores de la carga o consignatarios.

3.0 Transbordo

Embarque / Descarga Carga en Contenedores

El servicio comprende la descarga de la nave de origen y embarque en la nave que lo ha de llevar desde el puerto a otro puerto por instrucciones de la naviera.

Se incluyen las siguientes actividades:

- Destrinca de los contenedores en la nave (en descarga)
- Enganche o sujeción con el equipo empleado para la operación, a bordo. (hook on)
- Movilización de los contenedores desde la nave al muelle (en descarga)
- Traslado del muelle a los patios de TPE y viceversa.
- Movilización de los contenedores desde el muelle a la nave (en embarque)
- Desenganche o largado del equipo utilizado para la operación, a bordo (hook off).
- Aseguramiento de los contenedores a la nave cuando corresponda.
- Dos días de almacenamiento en los patios de TPE como parte del servicio estándar.

SERVICIOS ESPECIALES

CONTENEDORES

Servicios en Función a la Nave

1.0 Estibas

1.1 Cambio de Posición de Contenedor Bordo a Bordo (Shifting on board)

El servicio comprende la movilización de la carga desde una posición a otra dentro de la misma nave, sin pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización propiamente dicha
- Trincado en la posición final.

1.2 Cambio de Posición de Contenedor Bordo/ Muelle/ Bordo (Shifting vía quay)

El servicio comprende la movilización de la carga desde una posición a otra dentro de la misma nave, pasando por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización de la carga al muelle.
- Movilización del muelle a la nave
- Trincado en la posición final.

2.0 Otros Servicios

2.1 Apertura y cierre de tapas de las bodegas

El servicio de apertura de tapas comprende la movilización de las tapas de bodega, desde su posición inicial hacia otra posición sobre la cubierta de la nave o al muelle, para permitir la operación de descarga o embarque de contenedores o mercancías sueltas.

El cierre de tapas comprende la movilización de tapas de bodega desde su posición transitoria a su posición inicial para mantener la estanqueidad de la nave.

2.2 Personal a la Orden – Por jornada o fracción

Este servicio se genera cuando por información inadecuada del agente de la nave o falla de los equipos de la misma el personal nombrado no puede realizar sus labores dentro del programa de trabajo establecido para cada nave.

3.0 Almacenamiento de Contenedores Vacíos

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de un contenedor vacío en sus instalaciones, hasta su entrega al consignatario o su representante. Los dos primeros días de permanencia del contenedor están libres de cobro, por estar incluidas en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo.

4.0 Almacenamiento de Contenedores de Transbordo

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de un contenedor de transbordo en sus instalaciones, hasta su embarque en la nave correspondiente. Los dos primeros días de permanencia del contenedor están libres de cobro, por estar incluidas en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo.

5.0 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo.

6.0 Conexión / Desconexión a Bordo

Consiste en la conexión que se realiza a bordo de la nave, a cargo de los trabajadores portuarios que nos representan.

Servicios en Función a la Carga

1.0 Almacenaje de Contenedores de Exportación

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de un contenedor de exportación en sus instalaciones hasta su embarque. Los dos primeros días de permanencia del contenedor están libres de cobro, por estar incluidas en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo.

2.0 Almacenaje de Contenedores de Importación

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de un contenedor de importación en sus instalaciones hasta su entrega al consignatario o su representante. Los dos primeros días de permanencia del contenedor están libres de cobro, por estar incluidas en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo.

3.0 Asistencia a Contenedores Refrigerados - Reefers

3.1 Suministro de Energía

Es el precio unitario, expresada en dólares por Contenedor y por hora o fracción de hora que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de suministro de energía eléctrica. El servicio comprende personal calificado para la conexión y desconexión, control de temperaturas, verificación de estado de funcionamiento y de temperaturas incorrectas.

3.2 Montar / Desmontar sistema Clip On en Reefer Gent Set

Consiste en la colocación o remoción del generador portátil empleado para suministrar energía eléctrica a los contenedores refrigerados que son enviados a la planta del cliente para el llenado de la carga, el mismo que se emplea desde que el contenedor refrigerado es llenado en la planta del cliente, hasta su entrega en el puerto o terminal. El servicio incluye la utilización de montacargas.

4.0 Servicios Especiales Otros

4.1 Recargo para contenedores de clasificación IMO

Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a contenedores cuya mercancía está comprendida dentro de código de mercancías peligrosas o con clasificación IMO. Este recargo se aplica en función de los cuidados especiales, segregación, etc, requeridos para una operación adecuada.

Esta recarga no cubre el uso de equipos especiales, remolcadores a la orden ni destacamento de bomberos en caso de cargas de explosivos.

4.2 Movilización Extra

Es el precio unitario, expresada en dólares por contenedor que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de movilización adicional dentro del terminal a solicitud del cliente o alguna autoridad competente. El servicio comprende maquinaria y personal.

4.3 Verificación y colocación de sellos/ precintos

Es el precio unitario, expresada en dólares por contenedor que TPE puede cobrar a los usuarios por la verificación y colocación de sellos/ precintos que pudieran requerir por instrucciones de la línea naviera transportista o por requerimiento de las autoridades.

4.4 Remoción o colocación de etiquetas

Este procedimiento permite la colocación de las etiquetas de mercancía peligrosa de acuerdo al código internacional de mercancías peligrosas (IMDG por sus siglas en inglés), siempre que la carga contenida en la unidad ingresada al terminal lo requiera y no se hayan colocado las etiquetas correspondientes, la remoción es empleada cuando un contenedor es ingresado para embarque exhibiendo etiquetas de mercancía peligrosa de embarques anteriores sin que el embarque actual lo requiera

4.5 Pesaje Adicional

Este servicio se genera cuando los clientes importadores/exportadores solicitan un pesaje adicional al ya brindado dentro del servicio estándar, por motivos propios del cliente, en este servicio no se incluye la movilización extra en que incurra el contenedor.

4.6 Recargo por llegada del contenedor después del Cut Off – Late Receiver Charge

Este servicio se brinda cuando por haber cerrado el ingreso de cargas programadas para una nave y por ende definido la operación en función de las cargas existentes en los patios del terminal; los clientes solicitan extensión de plazo para el ingreso de más cargas, que alteran la programación inicial.

El servicio se presta a solicitud del cliente y con autorización de la línea naviera e incluye todas las actividades operativas y documentarias adicionales que requiera el embarque del contenedor en la nave determinada inicialmente.

4.7 Reconocimiento previo de carga

Este servicio se brinda como parte de una operación aduanera que permite al cliente la verificación de los productos recibidos para importación antes de presentar su documento único aduanero (DUA).

Comprende el servicio de personal y equipos para la apertura del contenedor y movilización de la carga dentro del contenedor, no incluye pesaje ni movilización adicional del contenedor en si.

4.8 Apertura de contenedor para retiro de carga parcial

Es el precio unitario, expresada en dólares por contenedor que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de apertura de un contenedor para retirar parte de la carga a solicitud expresa del cliente. Este servicio comprende personal a la orden y/o montacargas y la emisión de un documento respectivo.

4.9 Aforo con Cuadrilla

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de personal de cuadrilla para la ejecución del aforo físico indicado por las autoridades competentes.

4.10 Aforo con Uso de Montacargas

Es el precio unitario, expresada en dólares por TEU de contenedor que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de montacargas para la ejecución del aforo físico indicado por las autoridades competentes.

4.11 Manipuleo de Contenedores OOG (sobredimensionado)

Para la manipulación de contenedores con carga de dimensiones no convencionales deberán realizarse coordinaciones operativas de infraestructura y equipos para finalmente acordar las tarifas del servicio.

4.12 Desglose de documentario Mercadería de Importación/ Exportación

Es el precio unitario, expresada en dólares por documento BL (Bill of Lading) que TPE puede cobrar a los usuarios o a consolidadores de carga por el servicio de desglose documentario de mercaderías de importación.

4.13 Tarja Electrónica

Este servicio comprende la transmisión electrónica de las tarja de acuerdo con los nuevos procedimientos aduaneros Ley N° 1053, cuya vigencia en el puerto de Paita es desde el 22 de febrero de 2010.

Consiste en

1. La elaboración de las tarjas con medios electrónicos
2. Transmisión de las tarjas de las mercancías a los servidores de la Aduana
3. Recepción de confirmación de recepción por parte de la aduana

De presentarse algún problema por falta de información o por diferencias entre la manifestado por el agente del transportista, se notifica a este para que se corrijan las diferencias encontradas y poder continuar con el proceso.

4.14 Anulación o cambio de Factura

Es el precio unitario, expresada en dólares por factura que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de cambio o anulación de factura ya emitida por errores atribuibles al cliente o su representante.

4.15 Emisión de constancia de peso

Se emite a solicitud del exportador/importador o representante, en la que se extiende una constancia de peso de nuestras balanzas certificadas.

4.16 Asignación y Seteo de Cont Refrigerados

Acción de Seleccionar equipos refrigerados vacios de acuerdo booking otorgado por naviera en cuanto tipo de contenedor, clase, etc., para ser entregados al cliente. Incluye la configuración de parámetros como temperatura, humedad, ventilación y otros registrados por el cliente en carta de temperatura. No incluye el manipuleo de despacho de equipo.

SERVICIOS ESPECIALES

CARGA GENERAL O FRACCIONADA

Servicios en Función a la Nave

1.0 Estibas

1.1 Movilización de carga dentro de la misma bodega

El servicio comprende la movilización de la carga desde una posición a otra dentro de la misma bodega, sin pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización propiamente dicha
- Trincado en la posición final.

1.2 Movilización de carga para otra bodega

El servicio comprende la movilización de la carga desde una bodega a otra dentro de la misma nave, sin pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización de la carga de la bodega origen a la bodega de destino.
- Trincado en la posición final.

1.3 Movilización de carga para otra bodega vía muelle

El servicio comprende la movilización de la carga desde una bodega a otra dentro de la misma nave, pasando por el muelle.

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización de la carga al muelle.
- Movilización del muelle a la nave
- Trincado en la posición final.

1.4 Manipuleo en Muelle de Carga Uniforme

Es el precio unitario, expresada en dólares por tonelada que TPE puede cobrar a los usuarios por el manipuleo de carga fraccionada o reestiba de la misma vía muelle, entendiéndose como carga uniforme a aquella carga homogénea que se puede manipular con el uso de montacargas de hasta tres toneladas de capacidad de levante

2.0 Otros Servicios

2.1 Apertura y cierre de tapas de las bodegas

El servicio de apertura de tapas comprende la movilización de las tapas de bodega, desde su posición inicial hacia otra posición sobre la cubierta de la nave o al muelle, para permitir la operación de descarga o embarque de contenedores o mercancías sueltas.

El cierre de tapas comprende la movilización de tapas de bodega desde su posición transitoria a su posición inicial para mantener la estanqueidad de la nave.

2.2 Personal a la Orden – Por jornada o fracción

Este servicio se genera cuando por información inadecuada del agente de la nave o falla de los equipos de la misma el personal nombrado no puede realizar sus labores dentro del programa de trabajo establecido para cada nave y se generan tiempos extras de operación.

2.3 Trinca o destrinca por Cuadrilla/Jornada

El servicio por este concepto incluye el personal necesario para la colocación o remoción de material de trinca o aseguramiento de la carga, cuando la nave lo requiera, para lo cual la nave deberá suministrar los materiales y/o equipos necesarios de aseguramiento de cargas.

2.4 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo

Servicios en Función a la Carga

3.0 Almacenaje de Carga Fraccionada

Es el precio unitario, expresada en dólares por tonelada y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de carga fraccionada en sus instalaciones en condiciones no especiales. Los dos primeros días de permanencia de la carga están incluidos en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo. Para la carga que requiera condiciones de almacenaje cubierto, se aplicara el recargo porcentual correspondiente indicado en el tarifario.

4.0 Servicios Especiales Otros

4.1 Recargo para carga con clasificación IMO

Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a carga fraccionada, cuya mercancía está comprendida dentro de código de mercancías peligrosas o con clasificación IMO. Este recargo se aplica en función de los cuidados especiales, segregación, etc., requeridos para una operación adecuada.

Esta recarga no cubre el uso de equipos especiales, remolcadores a la orden ni destacamento de bomberos en caso de cargas de explosivos.

4.2 Movilización Extra

Es el precio unitario, expresada en dólares por tonelada que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de movilización adicional dentro del terminal a solicitud del cliente o alguna autoridad competente. El servicio comprende maquinaria y personal para la ejecución del servicio de carga convencional.

4.3 Pesaje Adicional

Este servicio se genera cuando los clientes importadores/exportadores solicitan un pesaje adicional al ya brindado dentro del servicio estándar, por motivos propios del cliente, en este servicio no se incluye la movilización extra en que incurra la carga.

4.4 Uso de Móvil - Grúa Koehring

Es el precio unitario, expresada en dólares por hora que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de alquiler de equipo Grúa Móvil Koehring, con capacidad de hasta 10 toneladas, para movilizar cargas dentro del recinto portuario. Incluye operador calificado.

4.5 Servicios Especiales de trabajo en frío

Es el precio unitario, expresada en dólares por toneladas que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de manipuleo de carga dentro de bodegas de productos congelados y/o refrigerados. El servicio incluye vestimenta adecuada y rotación de personal para evitar exposición a temperaturas extremas por periodos largos de tiempo.

4.6 Tarja Electrónica

Este servicio comprende la transmisión electrónica de las tarja de acuerdo con los nuevos procedimientos aduaneros Ley N° 1053, cuya vigencia en el puerto de Paita es desde el 22 de febrero de 2010.

Consiste en

1. La elaboración de las tarjas con medios electrónicos
2. Transmisión de las tarjas de las mercancías a los servidores de la Aduana
3. Recepción de confirmación de recepción por parte de la aduana.

La tarja electrónica para cargas fraccionadas se aplica en función del cada documento de transporte (BL).

De presentarse algún problema por falta de información o por diferencias entre la manifestado por el agente del transportista, se notifica a este para que se corrijan las diferencias encontradas y poder continuar con el proceso.

4.7 Emisión de constancia de peso

Se emite a solicitud del exportador/importador o representante, en la que se extiende una constancia de peso de nuestras balanzas certificadas.

SERVICIOS ESPECIALES

CARGA RODANTE

Servicios en Función a la Nave

1 Estibas

a. Movilización de carga dentro del mismo nivel de la nave

El servicio comprende la movilización de la carga dentro de la misma cubierta de carga o nivel de la nave, sin pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización propiamente dicha
- Trincado en la posición final.

b. Movilización de la carga para otro nivel de la nave

El servicio comprende la movilización de la carga desde un nivel determinado a otro nivel dentro de la misma nave, sin pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización de la carga hacia otro nivel
- Trincado en la posición final.

c. Movilización de la carga vía muelle

El servicio comprende la movilización de la carga desde una posición a otra dentro de la misma nave, pasar por el muelle

Incluye:

- Destrinca de la carga
- Movilización de la carga al muelle.
- Movilización del muelle a la nave al nivel indicado
- Trincado en la posición final.

2 Otros Servicios

2.1 Personal a la Orden – Por jornada o fracción

Este servicio se genera cuando por información inadecuada del agente de la nave o falla de los equipos de la misma el personal nombrado no puede realizar sus labores dentro del programa de trabajo establecido para cada nave.

2.2 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo

Servicios en Función a la Carga

3 Almacenaje de Carga Rodante

Es el precio unitario, expresada en dólares por tonelada y por día que TPE puede cobrar a los usuarios por la permanencia de carga rodante en sus instalaciones. Los dos primeros días de permanencia de la carga están incluidas en el servicio estándar. El cobro por el servicio de los días siguientes se realizara según se detalla en el tarifario anexo.

4 Servicios Especiales Otros

4.1 Recargo para carga con clasificación IMO

Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a cargas comprendidas dentro del código internacional de mercancías peligrosas o con clasificación IMO. Estos servicios especiales pueden ser segregación, mano de obra, provisión de equipos especiales y cuidado adicional en patio.

4.2 Movilización Extra

Es el precio unitario, expresada en dólares por tonelada que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de movilización adicional dentro del terminal a solicitud del cliente o alguna autoridad competente. El servicio comprende maquinaria y personal.

4.3 Pesaje Adicional

Este servicio se genera cuando los clientes importadores/exportadores solicitan un pesaje adicional al ya brindado dentro del servicio estándar, por motivos

propios del cliente, en este servicio no se incluye la movilización extra en que incurra la carga.

4.4 Recargo por llegada de la carga después del Cut Off – Late Receiver Charge

Este servicio se brinda cuando por haber cerrado el ingreso de cargas programadas para una nave y por ende definido la operación en función de las cargas existentes en los patios del terminal; los clientes solicitan extensión de plazo para el ingreso de más cargas, que alteran la programación inicial.

El servicio se presta a solicitud del cliente y con autorización de la línea naviera e incluye todas las actividades operativas y documentarias adicionales que requiera el embarque de la carga en la nave determinada inicialmente.

4.5 Tarja Electrónica

Este servicio comprende la transmisión electrónica de las tarja de acuerdo con los nuevos procedimientos aduaneros Ley N° 1053, cuya vigencia en el puerto de Paita es desde el 22 de febrero de 2010.

Consiste en

1. La elaboración de las tarjas con medios electrónicos
2. Transmisión de las tarjas de las mercancías a los servidores de la Aduana
3. Recepción de confirmación de recepción por parte de la aduana

De presentarse algún problema por falta de información o por diferencias entre la manifestado por el agente del transportista, se notifica a este para que se corrijan las diferencias encontradas y poder continuar con el proceso.

4.6 Anulación o cambio de Factura

Es el precio unitario, expresada en dólares por factura que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de cambio o anulación de factura ya emitida por errores atribuibles al cliente o su representante.

SERVICIOS ESPECIALES

CARGA GRANEL SOLIDA

Servicios en Función a la Nave

1.0 Estibas

1.1 Movilización de carga dentro de la misma bodega

El servicio comprende la movilización de la carga dentro de la misma bodega, sin pasar por el muelle.

1.2 Movilización de carga para otra bodega

El servicio comprende la movilización de la carga desde una bodega a otra dentro de la misma nave, sin pasar por el muelle.

2.0 Otros Servicios

2.1 Apertura y cierre de tapas de las bodegas

El servicio de apertura de tapas comprende la movilización de las tapas de bodega, desde su posición inicial hacia otra posición sobre la cubierta de la nave o al muelle, para permitir la operación de descarga o embarque de mercancías.

El cierre de tapas comprende la movilización de tapas de bodega desde su posición transitoria a su posición inicial para mantener la estanqueidad de la nave.

2.2 Personal a la Orden – Por jornada o fracción

Este servicio se genera cuando por información inadecuada del agente de la nave o falla de los equipos de la misma el personal nombrado no puede realizar sus labores dentro del programa de trabajo establecido para cada nave.

2.3 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo

Servicios en Función a la Carga

3.0 Servicios Especiales Otros

3.1 Recargo para carga de clasificación IMO

Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a la carga con clasificación IMO. Estos servicios especiales pueden ser segregación, mano de obra, provisión de equipos especiales y cuidado adicional en el patio de contenedores.

3.2 Pesaje Adicional

Este servicio se genera cuando los clientes importadores/exportadores solicitan un pesaje adicional al ya brindado dentro del servicio estándar, por motivos propios del cliente, en este servicio no se incluye la movilización extra en que incurra la carga.

3.3 Recargo por llegada de la carga después del Cut Off – Late Receiver Charge

Este servicio se brinda cuando por haber cerrado el ingreso de cargas programadas para una nave y por ende definido la operación en función de las cargas existentes en los patios del terminal; los clientes solicitan extensión de plazo para el ingreso de más cargas, que alteran la programación inicial.

El servicio se presta a solicitud del cliente e incluye todas las actividades operativas y documentarias adicionales que requiera el embarque de la carga en la nave determinada inicialmente.

3.4 Tarja Electrónica

Este servicio comprende la transmisión electrónica de las tarja de acuerdo con los nuevos procedimientos aduaneros Ley N° 1053, cuya vigencia en el puerto de Paita es desde el 22 de febrero de 2010.

Consiste en

1. La elaboración de las tarjas con medios electrónicos
2. Transmisión de las tarjas de las mercancías a los servidores de la Aduana
3. Recepción de confirmación de recepción por parte de la aduana

De presentarse algún problema por falta de información o por diferencias entre la manifestado por el agente del transportista, se notifica a este para que se corrijan las diferencias encontradas y poder continuar con el proceso.

3.5 Anulación o cambio de Factura

Es el precio unitario, expresada en dólares por factura que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de cambio o anulación de factura ya emitida por errores atribuibles al cliente o su representante.

3.6 Emisión de constancia de peso

Se emite a solicitud del exportador/importador o representante, en la que se extiende una constancia de peso de nuestras balanzas certificadas.

SERVICIOS ESPECIALES

CARGA GRANEL LIQUIDO

Servicios en Función a la Nave

1.0 Estibas

1.1 Apertura y cierre de grifos u operaciones con bombas de fluido

Operación especializada de bombas y válvulas para el correcto flujo de la carga desde los tanques de la nave hasta las cisternas contratadas para la recepción de la carga líquida en descarga. Así mismo es el empleo adecuado de equipos similares para trasladar la carga líquida desde las cisternas que las traen al puerto hasta los tanques de la nave que los transportará.

1.2 Personal a la Orden – Por jornada o fracción

Este servicio se genera cuando por información inadecuada del agente de la nave o falla de los equipos de la misma el personal nombrado no puede realizar sus labores dentro del programa de trabajo establecido para cada nave.

1.2 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo

Servicios en Función a la Carga

2.0 Servicios Especiales Otros

2.1 Recargo para carga de clasificación IMO

Es el valor porcentual adicional al valor establecido por cada servicio especial, que TPE puede cobrar a los usuarios por atención a la carga con clasificación IMO. Estos

servicios especiales pueden ser segregación, mano de obra, provisión de equipos especiales y cuidado adicional en el patio de contenedores.

2.2 Limpieza de Muelle

Este procedimiento se aplica para las operaciones de descarga y/o embarque de líquidos a granel cuyas características demanden la utilización de agentes químicos para mantener el muelle en condiciones adecuadas luego del término de operaciones de la nave que los transporta.

2.3 Limpieza de Equipos

Este procedimiento se aplica para las operaciones de descarga y/o embarque de líquidos a granel cuyas características demanden la utilización de agentes químicos para mantener el equipos en condiciones adecuadas luego del termino de operaciones de la nave que los transporta, para impedir la contaminación de futuras cargas.

2.4 Pesaje Adicional

Este servicio se genera cuando los clientes importadores/exportadores solicitan un pesaje adicional al ya brindado dentro del servicio estándar, por motivos propios del cliente, en este servicio no se incluye la movilización extra en que incurra la carga.

2.5 Recargo por Llegada de la carga después del Cut Off – Late Receiver Charge

Este servicio se brinda cuando por haber cerrado el ingreso de cargas programadas para una nave y por ende definido la operación en función de las cargas existentes en los patios del terminal; los clientes solicitan extensión de plazo para el ingreso de más cargas, que alteran la programación inicial.

El servicio se presta a solicitud del cliente e incluye todas las actividades operativas y documentarias adicionales que requiera el embarque de la carga en la nave determinada inicialmente.

2.6 Servicio de Colocación de Barrera de Contención

De acuerdo a la normativa de instalación portuaria especial (IPE), toda nave que realiza transferencia de líquidos contaminantes a granel, requiere el tendido de barreras de contención de derrame de sustancias contaminantes y/o nocivas, que permita controlar inmediatamente cualquier derrame de estas sustancias al medio marino.

Por lo tanto el servicio de tendido de barrera de contención se aplica en función del tipo de carga, para prevenir el control de un posible derrame de cargas contaminantes o nocivas, se cobra por día o fracción e incluye:

- La barrera de contención.
- Tendido de la barrera
- Limpieza y secado simple de la barrera.

No está incluida la limpieza de la barrera en caso de derrame, en cuyo caso se evaluará el tipo de producto derramado y el costo de los agentes requeridos para una limpieza adecuada de los equipos de contención o reposición según corresponda.

2.7 Tarja Electrónica

Este servicio comprende la transmisión electrónica de las tarja de acuerdo con los nuevos procedimientos aduaneros Ley Nº 1053, cuya vigencia en el puerto de Paita es desde el 22 de febrero de 2010.

Consiste en

1. La elaboración de las tarjas con medios electrónicos
2. Transmisión de las tarjas de las mercancías a los servidores de la Aduana
3. Recepción de confirmación de recepción por parte de la aduana

De presentarse algún problema por falta de información o por diferencias entre la manifestado por el agente del transportista, se notifica a este para que se corrijan las diferencias encontradas y poder continuar con el proceso.

2.8 Anulación o cambio de Factura

Es el precio unitario, expresada en dólares por factura que TPE puede cobrar a los usuarios por el servicio de cambio o anulación de factura ya emitida por errores atribuibles al cliente o su representante.

2.9 Emisión de constancia de peso

Se emite a solicitud del exportador/importador o representante, en la que se extiende una constancia de peso de nuestras balanzas certificadas.

2.10 Control PBIP Operaciones no regulares

Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos sólidos y oleosos. No aplica para provisión de víveres ni agua. A ser facturado por vehículo.



موانئ دبي العالمية
DP WORLD

Tariff Book – 2012

**For the Ports of Jebel Ali and Port Rashid,
Located in Dubai, United Arab Emirates**

Issued On: [November 30, 2011]

Effective From: [February 1, 2012]

DP World UAE Region FZE | P.O. Box 17000 | Dubai, United Arab Emirates

Administrative Office:

LOB 17, Ground Floor | Jebel Ali Freezone | Dubai, United Arab Emirates

Tel: +971 4 881 5555 | Fax: +971 4 881 7777

Marketing: marketing@dpworld.com

Customer Service: customerservice@dpworld.com

Web: www.dpworld.ae

Table of Contents

Item	Subject	Page
Section A: Definitions		
101	Cargo	1
102	Day	1
103	Environmental Laws	1
104	Hazardous Material	1
105	Port Authority	1
106	Port Operator	1
107	Port Facilities	1
108	Circular	1
109	User	1
110	Vessel	1
111	Services	2
112	Society	2
113	Tons	2
114	Stevedoring	2
115	Container	2
116	Point of Rest	2
117	Open/Covered Storage, Parking Area and/or Marshalling Area	2
118	Free Time	2
119	Transshipment	2
Section B- General Conditions		
201	Administration	3
202	Jurisdiction	3
203	Application and interpretation of Tariff	3
204	Consent to Terms of Tariff	3
205	Held Harmless	3
206	Responsibility of Damage to facilities	3
207	Exoneration from Liability	3
208	Alterations to Tariff	3
209	Access to Records	4
210	Insurance	4
211	Currency	4
212	Payment in Advance	4
213	Payment of Invoices	4
214	Port Facility Working Hours	4
215	Normal Working Hours	4
216	Overtime Hours	5
217	Safety	6
218	Notice of Arrival	6
219	Documentation	6
220	Cargo Handling Rights	7
221	Container- Vessel Berth Assignment	7
222	Vacating a berth	7
223	Dangerous, Hazardous or Obnoxious Cargo	7
224	Removal of Objectionable Cargo	7
225	Disposition of Unclaimed Cargo/Sale by Public Auction	7

226	General Restrictions and Limitations	8
227	Fresh Water	8
228	Public Health Services	8
229	Port Handling	8
230	Palletised/Unitised Loads	8
231	Direct Delivery	8
232	Port Receiving/Releasing Charge (PRC)	9
233	Document Processing Charge	9
234	Passenger Handling Charge (PHC)	9
235	Radio Frequency Identification (RFID) Tags for Container Trucks	9
	Entering into Port	
236	Discharging and Loading	9
237	Ordering the Port Labour	9
238	Detention of Port Labour	9
239	Port Labour	9
240	Gang Allotment	10
241	Fresh Water for Labour	10
242	Specialised Cargo Gear	10
243	Loading/Discharging Report	10
244	Delay Report	10
245	Discharging/Loading at Anchorage	10
246	Safety Precautions	10
247	Import Boats Handling	10
248	General Cargo Packages with NIL Mark	10
249	RO-RO Vessels at the Container Terminal	11

Section C- Marine

301	Port Dues	12
302	Tug and Barge Operation	12
303	Hire of Port Craft	13
304	Ropes	13
305	Pilotage	13
306	Pilotage Charges	14
307	Berthing / Unberthing Charges	14
308	Port Charges for Tankers, Gas Carriers, etc...	15
309	Charges for Country Crafts and Dhows	16
310	Lay By	16
311	Miscellaneous Marine Charges	17
312	Shifting of Vessels within Jebel Ali Terminals	17

Section D- Operation Related Tariff

401	Port Handling	18
402	Transshipment Handling Charges	19
403	Way Leave (Shifting Onboard/Re-stows)	19
404	Storage Charges	19
405	Cars and/or Lorries Over stowing Inbound Cargo	20
406	Over carried and Mis-landed Cargo	20
407	Weighing/Measuring/ Inspection	20
408	Sorting to Bill of Lading-Sub marks, Sizes, Numbers	20
409	Damaged or Defective Goods	20
410	Mis-declaration of Cargo weights	20

411	Administrative Charges	21
412	Distressed Cargo	21
413	Tarpaulin Hire	21

Section E- Stevedoring Related Tariff

501	Loading and Discharging of Containers	22
502	Hazardous Containers	22
503	Conditions and Services	22
504	Re-Stows	23
505	Other Equipment	23
506	Shifting of Containers	23
507	Truck Loading/Unloading charge (TLUC)	23
508	Use of Special Equipment	24
509	Weighing of Containers	24
510	Container Loaded in Excess of Rated Capacity	24
511	Container Storage Rates	24
512	Stuffing and Unstuffing at Container Freight Station (CFS)	25
513	Storage at CFS	26
514	Stuffing/ Unstuffing Vehicles at CFS	26
515	Monitoring of Refrigerated Containers	27
516	Delays to Crane	27
517	Cancellation/ Postponement of Berthing	27
518	Cleaning Containers	28
519	Knocking Down Flat Racks	28
520	Fitting and Removing Tarpaulins	28
521	Administrative Charges and Their Operational Requirements	28
522	Undelivered Containers- Auctions/ Disposal	29
523	Bundling of Empty Flats/ Flat Racks	29
524	Container Maintenance Charges	29
525	Cancellation of Labour	29
526	Opening and Closing of Hatches	30
527	Transshipment Cargo	30
528	Shifting Cargo Onboard (Restow)	30
529	Rigging Derricks	30
530	Cargo Sorting	30
531	Locker/ Deep Tanks and Cabin Cargo	30
532	Timber- Plywood	30
533	Bagged Cargo	31
534	Heavy Lifts/ Awkward Lifts	31
535	Dangerous Cargo	31
536	Scrap	31
537	Live Animal	31
538	Steel	31
539	General Cargo	32
540	RO-RO	32
541	Bulk	32
542	Reefer	33
543	Distressed Cargo	33

Section F- Automobiles and Self-Propelled- Wheeled and Tracked Vehicles

601	Loading and Discharging of Vehicles	34
602	Transshipment Vehicles	34
603	Storage Charges	35
604	Starting Immobile Plant	35
605	Special Services	35

Section G- Miscellaneous Items

701	Equipment Hire Rates	36
702	Gang Hire	37
703	Lashing	38
704	Radio Frequency Identification (RFID) Tags for Container Trucks Entering into Port	39
705	Document Processing Charges (DPC)	39
706	Passenger Handling Charge (PHC)	39
707	Overtime Hours	40
708	Anti-Knock Mixtures-IMO Class 6.1	40
709	Gas Lighters in Containers	40

Appendix 1: Third Party Tariff

801	Public health Services Tariff	41
802	Hazardous Containers	41
803	EHS Tariff (Excluding Penalties) 2008	44
804	Fire and Security Guard Standby Charges	45

SECTION A – DEFINITIONS

101 CARGO

Any solid, liquid or gaseous substance, product or Hazardous Material transported to, from, in or through the jurisdiction of the Dubai Port Authority and involving the use of Port's Facilities.

102 DAY

A calendar day

103 ENVIRONMENTAL LAWS

All federal, PCFC (Ports, Customs and Freezone Corporation) or Dubai municipal laws, rules, regulations, statute, ordinances, permits or orders, and any judicial or administrative interpretations thereof, relating to (a) the prevention, control, or management of pollution, (b) the protection of the environment, including but not limited to, air, water, groundwater, land, soil, sediments, humans, animals, and vegetation, (c) solid, gaseous or liquid waste generation, handling, treatment, storage, disposal, discharge, release, emission or transportation, or (d) regulation of or exposure to Hazardous Materials and/or petroleum products.

104 HAZARDOUS MATERIAL(S)

Any substance or material that is listed, defined or otherwise designated as (a) "Hazardous Substance" under the PCFC Health & Safety Code including IMDG; (b) any chemical or COC; (c) any hydrocarbons, petroleum, petroleum products or waste; (d) any metabolite or chemical breakdown product or derivative or component part of substances identified above; and (e) any other chemical, substance or waste, that is regulated by, or may form the basis of liability under, any Environmental Laws.

105 PORT AUTHORITY

The Dubai Port Authority and/or the Ports Customs and Freezone Corporation.

106 PORT OPERATOR

DP World UAE Region FZE.

107 PORT FACILITIES

Any wharves, docks, piers, sea channels, sheds, warehouses, land, structures, pipelines and extensions thereof and appurtenances there to, equipment and appliances of all kinds situated within the jurisdiction of and/or owned, operated or leased by the Port Operator, included within Port Rashid and the Jebel Ali Port.

108 CIRCULAR

This Tariff, Circular (30th November 2011 edition), and any subsequently issued Tariffs, Circulars or amendments hereof.

109 USER

Includes (1) any person or entity using the Port facilities or to/from whom any service, work or Labour is furnished, performed, done or made available by the Port Authority/Port Operator or any other person using the Port Facilities, (2) any person or entity owning or having custody of Cargo moving in, over or through the Port Facilities; (3) all Vessels and their owners, operators, crew and agents; and (4) any other person, firm or corporation that conducts business at the Port facilities.

110 VESSEL

Except as otherwise specified, when the term "Vessel" is used in this Tariff, it shall be held to mean floating craft of every description and shall include in its meaning the term "Owners, Charterers, Operators and Mortgagees thereof".

111 SERVICES

Any and all services conducted within the Port Facilities.

112 SOCIETY

Authority certifying Vessels sea worthiness.

113 TON

Unless otherwise specified, all "Tons" shall be regarded as "Freight Tons" and shall be determined by a weight Tonne of 1,000 kilos or a measurement of one cubic meter whichever is greater.

114 STEVEDORING

The physical handling of Cargo onboard of the Vessel from or to the Vessel's hook or point of discharge or load. This includes supervision and management. Irrespective of the terms of shipment, payment of stevedoring and related service charges will be the responsibility of the shipping line and/or his agent.

115 CONTAINER

The terms "Container" or "Containerized" when used in this Tariff refer to the standard ISO Container, suitable for stacking and transportation of dry, liquid gas or refrigerated Cargo, constructed of metal, fibreglass, plastic or wood, which confines its contents and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a Container spreader.

116 POINT OF REST

The area at the Port which is assigned for the receipt of inbound Cargo or Container from the Vessel and from which inbound Cargo or Container may be delivered to the Consignee's Agent or loaded on a Vessel in the case of transshipment and that area which is assigned for the receipt of outbound Cargo or Container from Shipper's Agents for loading onboard a Vessel.

117 OPEN/COVERED STORAGE, PARKING AREA AND/OR MARSHALLING AREA

The term open/covered storage, parking area and/or marshalling area, as used in this Tariff, refers to those areas at the Port Facility where Cargo or Containers may be held in custody of the Port Operator as instructed by the Owner or Agent. This area is considered as Port Facility storage.

118 FREE TIME

The specified period during which Cargo or Containers handled over the quay may occupy space assigned to it in the Port Facility, free of storage charges, either prior to the loading or subsequent to the discharge of such Cargo or Containers, and shall include:

- a) Import and Transshipment Container free period will commence from the date of discharge from the Vessel;
- b) Import and Transshipment non-Containerised Cargo free period will commence from the date of completion of off-loading of the Vessel or on the third day from commencement of operation whichever occurs first; and
- c) Export Containers and non-Containerised Cargo free period will start from the date of receipt in Port Facilities.

Note: Export and Transshipment Cargo storage charges will be raised to the Agent.

119 TRANSHIPMENT

"Transshipment Cargo or transshipment Container" means goods landed from a Vessel and placed in the custody of the Port Operator for the purpose of shipment on another Vessel. To qualify for the transshipment Cargo rates the Cargo must be discharged by the first carrier onto the Port Operator terminals and remain in the custody of the Port Operator until it is transhipped onboard the on-carrying Vessel at the Port Operator terminals.

SECTION B - GENERAL CONDITIONS

201 ADMINISTRATION

The administration of the Port Operator is under the Port Authority. The Port facilities covered by this Tariff are Port Rashid and the Jebel Ali Port located in Dubai, United Arab Emirates.

202 JURISDICTION

The Port Authority has jurisdiction over all of the Port Facilities.

The Port Operator has the sole right to operate and manage the Port Facilities.

203 APPLICATIONS AND INTERPRETATION OF TARIFF

Rates, rules and regulations contained in this Tariff shall apply unless otherwise specified by written amendment.

These rates, rules and regulations shall apply equally to all users of the Port Facilities (and to any individual, person, firm or corporation engaged in and/or responsible for the handling of a Vessel and/or the movement of its Cargo, including but not limited to; Vessel and/or Cargo Agents, Charterers, Brokers, Freight Forwarders and Shippers or Consignees) and generally shall apply to all traffic at the Port Facilities.

204 CONSENT TO TERMS OF TARIFF

The use of the Port Facilities shall constitute a consent to the terms and conditions of this Tariff, and evidence, agreement on the part of all Vessels, their Owners, Operators, Charterers, Mortgagees or Agents, the Cargo Owners and Agents (Shippers or Consignees) and other Users of the Port Facilities, to pay all charges specified, and to be governed by all rules and regulations appertaining to the Port facilities.

205 HELD HARMLESS

Each Vessel Owner, Operator, Charterer or their Agents whose Vessel calls at the Port and each Owner or Agent of Cargo handled there'at as a condition to receiving services at the Port hereby agrees to indemnify and hold harmless the Port Authority and the Port Operator; any of its agents, servants or employees (and any other person, firm or corporation engaged by the Port Authority and the Port Operator to furnish labour, materials or equipment relating to the receipt or handling of unit loads or Containers, their Cargo or Vessels at the Port) from and against all losses, claims, demands and suits for damages (including court expenses and counsel fees), for death or personal injury or property damage that may be imposed upon the Port Authority and the Port Operator or any of its agents, servants, employees or contractors by any Vessel Owner, Operator or Charterer or such Cargo Owner (or their agents or employees) as a consequence of services at the Port.

206 RESPONSIBILITY FOR DAMAGE TO FACILITIES

All Users of the Port, or their Agents, shall be responsible for any damage resulting from their use of berths or any of the Port Facilities and the Port Operator reserves the right to repair, or otherwise cause to be repaired, any and all such damage at the expense of such users.

207 EXONERATION FROM LIABILITY

As per item 205.

208 ALTERATIONS TO TARIFF

The Port Operator reserves the right to alter, change, or amend from time to time any or all charges, terms, conditions or interpretations contained in this circular with or without prior notice.

209 ACCESS TO RECORDS

The Port Operator reserves the right of access to all Cargo manifests, documents and other information relating to Vessels or Cargo for the purpose of audit and verification of reports filed and assessment of charges. Any such information so acquired shall not be disclosed to any person other than a member of the Port Authority/Port Operator in carrying out official duties required by law.

210 INSURANCE

Charges published in this Tariff do not include any expense for insurance covering the Cargo, Containers, Vessels or other equipment. It is the Port Facility user's responsibility to provide such insurance coverage.

211 CURRENCY

All rates are stated and are payable in U.A.E. Dirhams (AED).

212 PAYMENT IN ADVANCE

The Port Operator may at its sole discretion, estimate and collect in advance all charges which may accrue against Cargo or Vessels. Use of the Port Facilities, or permission to sail, may be denied until such advance charges have been paid.

213 PAYMENT OF INVOICES

All invoices are issued as due on presentation, unless otherwise agreed to in writing between the Port Operator and User. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Port Facility and responsible party may be denied further use of the Port Facility until all outstanding charges have been paid. The Port Operator reserves the right to apply interest at the rate of 2% per month or part thereof on any invoice or part thereof remaining unpaid beyond the due date.

214 PORT FACILITY WORKING HOURS

214.1 Administration

Port Operator administration hours are from 07:30 hours to 15:30 hours Sunday to Thursday, excluding Public Holidays.

214.2 Cargo Handling

Cargo handling operations are available 24 hours a day throughout the year.

215 NORMAL WORKING HOURS

215.1 Working Hours at General Cargo and Container Freight Stations

Normal working hours are from Saturday to Thursday inclusive (excluding Public Holidays and Friday) as follows:

Jebel Ali Port	07:00 hours to 12:00 hours	13:00 hours to 16:00 hours
Port Rashid	07:00 hours to 13:00 hours	14:00 hours to 16:00 hours

Any activity outside of normal working hours must be pre-arranged with the Port Operator and overtime rates will apply.

215.2 Working hours at Container Terminals

Container handling operations are available 24 hours a day throughout the year. Normal overtime is included in the handling rates. Overtime will be charged as per item 216 on holidays officially declared by the Port Operator. Shift timings as under :

Day Shift	From 07:00 to 19:00 hours
Night Shift	From 19:00 to 07:00 hours

216 OVERTIME HOURS

Overtime will be charged for all hours worked outside normal working hours, at the discretion of the Port Operator according to rates indicated in Item 707 in Section G.

216.1 Port Facilities (General Cargo & Container Freight Station)

Saturday to Thursday

12:00 – 13:00 hours (Jebel Ali)

13:00 – 14:00 hours (Port Rashid)

16:00 – 07:00 hours (Port Rashid & Jebel Ali)

AED 200 per Location per gang hour or part thereof (Shed/Open Area)

All Hours Worked On Friday

AED 200 per Location per gang hour or part thereof (Shed/Open Area)

All Hours Worked On Public Holidays

AED 300 per Location per gang hour or part thereof (Shed/Open Area)

Above rates will apply on an hourly basis when overtime hours are continuous with normal working hours. (If not continuous, three hours minimum charge at the above rates will apply).

Note:

- 1) All requests for labour shall be submitted by 12:00 hours on the previous working day.
- 2) The Port Operator reserves the right to allocate gangs and decide extension of overtime to be worked on the Vessel. Overtime to be worked at Vessel's expense.

216.2 a) Vessels (Except Reefer)

Day	Port	Timings	Charges in AED
Saturday to Thursday	Jebel Ali	12:00 - 13:00 hours	200 per gang hour or part thereof
		16:00 - 07:00 hours	
	Port Rashid	13:00 – 14:00 hours	
		16:00 - 07:00 hours	
All Hours Worked On Friday			200 per gang hour or part thereof
All Hours Worked On Public Holidays			300 per gang hour or part thereof

b) Reefer Vessels

As in 216.1, regular overtime AED 200 per gang hour or part thereof, public holidays AED 500 per gang hour or part thereof.

216.3 Container Cranes

AED 300 per crane per hour during declared public holidays.

216.4 Holy month of Ramadan

The working hours during the holy month of Ramadan will change according to the discretion of the Port Operator.

217 SAFETY

Parties using Port Facilities are required to conform to all of the current safety rules and regulations issued by the Port Operator or any Local Authority.

218 NOTICE OF ARRIVAL

Each Vessel Owner, Operator or Charterer expecting to dock a Vessel at the Port Facilities for the purpose of loading or discharging Cargo shall give the Port Operator 48 hours prior notice of the arrival of such Vessel and furnish such information as the Port Operator may require (see Item 219). Reconfirmation of the Vessel's arrival shall be made by the Vessel's Agent 24 hours prior to arrival and by the Vessel's Master when he is in VHF radio contact with the Port Signal Station on VHF Channel 16.

219 DOCUMENTATION

The following documents should be submitted to the Port Operator electronically at least 48 hours prior to the Vessel's arrival. Failure to do so may result in the withholding of Vessel's clearance to sail from the Port Facility until such time as they are made available. Late submission of each EDI file will be charged AED 700 per document.

219.1 Discharging Vessels

Cargo Stowage Plan
Cargo Manifest
Hatch List/Discharge List
Hazardous & Dangerous Cargo Declaration
Passenger Manifest

219.2 Loading Vessels

Customs Endorsed Export Declaration (for each shipment)
Cargo Stowage Plan
Cargo Loading List
Hazardous & Dangerous Cargo Declaration
Passenger Manifest

Note: For categories 219.1 & 219.2, in the absence of any hazardous or dangerous Cargo, a 'NIL' hazardous & dangerous Cargo declaration must be made.

219.3 Cargo Handling Gear

All Vessels not registered with an approved Society using their own gear for Cargo operations should deliver to the Port Operator, at least 48 hours prior to Vessel's arrival, the following information:

- a) Type of Cargo handling gear;
- b) Capacity of Cargo gear (swing boom/union purchase); and
- c) Date of last quadrennial and annual inspection.

220 CARGO HANDLING RIGHTS

The Port Operator reserves the right to control and perform the loading, unloading and handling of all Cargo.

221 CONTAINER - VESSEL BERTH ASSIGNMENT

All Vessels loading or discharging Containers at the Port facilities shall load or discharge their Containers at the Container Terminal unless otherwise directed by the Port Operator. Containers handled outside of the Container Terminal will be subject to additional shifting charges in accordance with item 506

222 VACATING A BERTH

The Port Operator reserves the right to instruct a Vessel to vacate its allocated berth on completion of discharging or loading.

223 DANGEROUS HAZARDOUS OR OBNOXIOUS CARGO

Articles of a dangerous, hazardous or obnoxious nature will only be received at Port Facilities by advance arrangement with the Port Operator in conjunction with the Port Authority. The Port Operator and the Port Authority reserves the right to refuse or handle any Cargo or provide storage which in its judgment is likely to damage human health, other Cargo or property.

The handling of such goods will be governed by the code of practice on the management of dangerous goods in the Emirate of Dubai and the International Maritime Dangerous Goods Code published by the International Maritime Organization (IMO) as listed below:

Class: 1 - Explosives

2 - Gases: compressed/liquefied/dissolved under pressure

3 - Flammable liquids

4 - Flammable solids/substances liable to spontaneous combustion

5 - Oxidizing substances and organic peroxide

6 - Poisonous and infectious substances

7 - Radioactive substances

8 - Corrosives

9 - Miscellaneous dangerous substances

Note: The articles under IMDG Class 1 and 7 shall not be handled unless prior approval is obtained from concerned Government Authorities in UAE. These articles will be handled only on direct delivery/loading basis

224 REMOVAL OF OBJECTIONABLE CARGO

The Port Operator and the Port Authority reserves the right to move to another location and/or inspect any Cargo or Container, which in its judgment is likely to damage other Cargo or property, at the risk and expense of the Owner or Agent of the Cargo or Vessel.

225 DISPOSITION OF UNCLAIMED CARGO/SALE BY PUBLIC AUCTION

Goods remaining in the Port unclaimed for a period of more than:

(a) Three months for General Cargo

(b) Three months for Vehicles and other Road-Moving Equipment

(c) One month for Hazardous Cargo

(d) One month for Refrigerated Containerised Cargo

(e) Three months for all other Containerized Cargo

(g) Six months for Empty Containers

For which the respective Port Tariff and customs charges have not been paid, may be auctioned and sold by Dubai Customs and/or the Port Operator.

Note: For the Goods purchased from Public Auction, Port Handling and Storage Charges shall be collected from the Buyers as per Tariff item 401.16 and 404

226 GENERAL RESTRICTIONS AND LIMITATIONS

Under the application of this Tariff, the Port Operator reserves the right to refuse to provide storage or handling of goods which have not been transported, nor intended to be transported by water to or from Dubai or to provide service beyond the reasonable capacity of the Port Facility or its equipment.

227 FRESH WATER

Fresh water may be purchased from the Port Operator nominated Suppliers at the Quayside subject to availability.

228 PUBLIC HEALTH SERVICES

Public health services, including garbage collection and pest control are provided by the Port Authority. Compulsory use of these services is required for all Users and Vessels in the Port Facilities. Refer to Appendix 1 for charges.

229 PORT HANDLING

Port Handling is a service charge for providing the Port Facility quays and its waters, other facilities and management and includes handling and movement of Cargo from the hook of the Vessel up to presentation to Consignee's transport and includes standard mechanical equipment and labour.

For lifts over 20 Tons or with unsuitable configuration for handling with standard equipment the Consignee or his Agent must provide suitable crane capacity. Port Facility cranes are available for hiring as required. (See Section G for rates).

230 PALLETISED/UNITISED LOADS

Palletised/Unitised rates shall apply to Cargo which fulfils the following conditions:

- a) The Cargo must be in small packages or units which are wrapped and/or strapped together on a pallet.
- b) The pallet must be a device on the deck of which a quantity of goods can be assembled to form a unit load for the purpose of transporting it, or of handling or stacking it with the assistance of mechanical equipment. The overall height and dimension of the pallet should be reduced to the minimum compatible with handling by forklift trucks and pallet trucks.
- c) The palletised unit must not be more than 2,500 kilograms in weight or 4 cubic meters in measurement and the longest side of the Cargo must not be more than 2 meters.
- d) The palletised/unitised Cargo must be discharged or loaded wherever applicable with the aid of forklift trucks onboard and on wharf.

231 DIRECT DELIVERY

Charges cover exports delivered directly to Vessel's hook, or imports of which delivery is taken directly from Vessel's hook by the consignee or his agent onto road transport or other mode arranged by him and which are received onto such transport as fast as the Vessel can deliver. Charges also cover bulk materials delivered directly into pipelines.

Prior approval of the Port Operator and the Vessel's Agent must be obtained in each case. If for any reason whatsoever goods for direct delivery are landed to the quay and/or removed to the transit sheds or warehouses or stacked in the open yard, full Port handling charges will be applied.

232 PORT RECEIVING/RELEASING CHARGE (PRC)

PRC is a service charge for providing Port Facility quays, gates and other facilities along with the management of Port Facility property. This charge will be applied against loaded and empty Containers, general (break-bulk) and bulk Cargo trailers entering or exiting Port Facility property which arrived from or released to other than Port Facilities and also which have stayed outside Port Facility custody for a period of more than 20 days. Exemption will apply to Containers or Cargo received for loading on Vessels via the Port Facility quays. However, no free time shall apply.

Containers arriving from or released from other than the Port Facilities for/from Jebel Ali Freezone shall not be exempted from PRC.

Containers may enter/leave Port Facility property either across the quay or through Port Facility gates.

Port handling will be charged as per Item 401 for General Cargo and Item 501 for Containers

233 DOCUMENT PROCESSING CHARGE (DPC)

A Document Processing Charge will be applicable to all types of Customs Bills and any other document that is processed by the Port Operator. See Section G, item 705 for rates

233.1 Cargo Gate Pass

Cargo Gate Pass is a document issued for Cargo and Containers to Enter/Exit Port and Freezone Gates.

234 PASSENGER HANDLING CHARGES (PHC)

Passenger Handling Charges are applicable to all Cruise/Passenger ships, and Ferry services. See Section D, items 401.17 and 401.18 for rates.

PHC is applicable to each passenger joining or leaving the aforementioned ships, including passengers in transit who use Port Facility to go ashore and return.

235 RFID (Radio Frequency Identification) TAGS FOR CONTAINER TRUCKS ENTERING INTO PORT

Any Truck entering the Port for delivery/receipt of Containers need to have RFID (Radio Frequency Identification) Tag fixed on it. The Tags shall be provided and installed by the Port Operator. See Section G item 704.1 and item 704.2 for rates.

236 DISCHARGING AND LOADING

This shall include supplying Stevedoring Gangs, Winch-men, Signalmen and Foremen for the performance of handling Cargo onboard the Vessel as per Item No. 114.

237 ORDERING THE PORT LABOUR

The order shall be placed with General Cargo office at least 24 hours prior to the Vessel's arrival. For any order placed at short notice the Port Operator shall allocate gangs as per availability.

238 DETENTION OF PORT LABOUR

If Stevedoring Gangs are kept waiting after being ordered, awaiting the arrival of the Vessel commencement of work, opening or replacing hatch covers, shifting Cargo, cleaning holds, dunnaging or other reasons attributable to the Vessel; the cost of Labour at the rate of AED 150 per gang hour or part thereof shall be for the account of the Vessel.

239 PORT LABOUR

If Port Labour is kept waiting after being ordered for quay/yard/warehouse/any other activity, the cost of Labour at a rate of AED 275 per gang hour, plus equipment and drivers etc., shall be on account of the Consignee or Vessel's Agent/ Operator.

240 GANG ALLOTMENT

The Port Operator is responsible for allotting gangs onboard the Vessel at its own discretion. Agent or master is not allowed to switch gangs from one hatch to another unless prior consent from the Port Operator is obtained.

241 FRESH WATER FOR LABOUR

A supply of Potable water shall be made available by the ship or his agent to the labourers onboard the Vessel free of cost. In summer season the water supplied shall be cold or with ice.

242 SPECIALIZED CARGO GEAR

The Port Operator will supply the normal Cargo gear needed to effect discharge/loading of Cargo at Tariff rates. However, in the instance of specialized Cargo gear required for discharge or loading of special Cargo or lifts, appropriate Cargo gear will be supplied by the Vessel or its representative. Any such Cargo gear must have up to date certification pertaining to the safety of the Cargo gear being provided.

If no such documentation is available the Port Operator reserves the right to reject such Cargo gear and shall, if possible, supply suitable Cargo gear at Vessel's/agent's cost.

243 LOADING/DISCHARGING REPORT

The daily loading/discharging report must be provided by the agent to the Port Operator by no later than 08:00 hours each day. The said report should give details of Cargo loaded/discharged per hatch the previous day plus all other details affecting the working of the Vessel.

244 DELAY REPORT

Any delay factors which shall be recorded by foreman onboard the Vessel shall be certified by Agent and or Master of Vessel. Any dispute shall be resolved at the same time without delay. Refusal to sign does not invalidate the report.

245 DISCHARGING/LOADING AT ANCHORAGE

In case discharging/loading is required at the anchorage, the safety, transportation of Labourers and cost of their meals shall remain the responsibility of the Agent.

246 SAFETY PRECAUTIONS

246.1 The Port Operator reserves the right to provide the safety gear and equipment as required. Cost or hire of such equipment shall be to the Vessel/agent's account.

246.2 Discharging Cargo over 2-3 Containers high or over other Cargo, stowed on deck is dangerous to workforce and can also cause damage to Cargo. Therefore, if such operation is called for, an extra signalman shall be employed to ensure safer working conditions where possible. If extra signalman could do little to improve the situation, alternative arrangements shall be made, either to shift or re-arrange the Cargo to a safer working level. Cost of the signalman and/or cost of the shifting operation shall be raised as appropriate.

247 IMPORT BOATS HANDLING

Consignees are required to pre-arrange for the delivery of cradles along with boats.

248 GENERAL CARGO PACKAGES WITH NIL MARK

Any package with NIL or Wrong Marks will not be discharged from the Vessel.

249 RO-RO VESSELS AT THE CONTAINER TERMINAL

249.1 All Containers will be charged as per the Container Tariff rates.

249.2 All General Cargo will be charged at the General Cargo rates. This is in addition to the stevedoring charges raised to the Vessel.

249.3 Where Port resources are utilized to effect delivery of inbound RO-RO items from point of rest, or receive to point of rest for outbound items, the Port Operator will apply 100% of the General Cargo Port Handling rate.

249.4 Storage of RO-RO trailer and flats

RO-RO Trailers and Flats will be billed at the appropriate Container storage rate as set out in Item 511.

SECTION C – MARINE RELATED TARIFF

301 PORT DUES

Port Dues will be levied on all Vessels entering the Port Facility. All charges are based on Tonnage or Tons, and throughout this section shall mean Gross Registered Tons (GRT) or Gross Tons (GT). Where a Vessel has both GRT and GT the higher Tonnage shall apply. Where a Vessel has dual GRT, the higher Tonnage shall apply. Port dues are subject to a minimum charge of AED 150 and are as follows:

301.1 For any period not exceeding 3 days, AED 0.20 per Ton.

301.2 After 3 days for each day or part thereof, AED 0.10 per Ton.

301.3 Ships calling for reasons of weather or medical assistance - Free upto 24 hours, thereafter AED 0.10 per Ton for each day or part thereof.

301.4 Navy Vessels only on courtesy calls and Vessels calling for water, bunkers, supplies, crew changes or orders or lay by/repair after or before Cargo/Container operation only - AED 0.10 per ton for each day or part thereof, for a maximum of 7 days. For increased port stays special rates may be negotiated with the Port Operator.

301.5 Vessels in distress or disabled will only be accepted with the approval of the Harbour Master.

301.6 If, on completion of Vessel's initial operation, a Vessel opts to remain in the Port awaiting orders, item 301.4 will apply.

301.7 For Vessels other than tankers making consecutive multiple calls at both Jebel Ali and Port Rashid for the purpose of handling Cargo, Port Dues will be assessed as if the Vessel is making only one continuous Port Facility stay, provided the Agent notifies both ports, prior to the Vessel's departure from the first Port. This will also apply to vessels shifting in between terminals at Jebel Ali as well as Port Rashid.

302 TUG AND BARGE OPERATION

Normal Port Dues (Item 301) and berthing/un-berthing charges (Item 307) will apply, based on the total GRT or GT whichever is the greater of tug and barge combined, or Deadweight if GRT/GT is not available.

When tug & barge come, for Container/Cargo operation, and sail together, then berthing/un-berthing and Port dues will be charged on the combined GRT of the tug & barges as per normal Tariff 301.1 & 307.

If one tug is used for berthing in the barge and another tug used for sailing out the barge, then the charges for the tug & barge will be made separately. Barge will be charged as per Tariff 301.1 and the tug will be charged as per Tariff item 301.4.

In other instances when a tug tow in a barge or Vessel for lay by/repair, Tariff 301.6 will be applied.

If a supply boat/barge comes to load Cargo/lay by for Freezone companies, then they will be charged as per Tariff item 310.

If in the opinion of the Harbour Master additional marine services are required, they will be billed separately.

303 HIRE OF PORT CRAFT

303.1 Tugs

All Vessels other than country craft entering or leaving the Port Facility are obliged to accept the services of a tug or tugs at the discretion of the Harbour Master.

- a) Normal Towing Charges - AED 2,000 per tug per hour or part thereof (one hour Minimum will be charged). This is inclusive of ropes.
- b) Vessels without power, defective steering, etc., will be charged double the above rate.
- c) Tug Detention/Standing by - AED 1740 per tug per hour or part thereof.
- d) For use other than berthing or un-berthing, rates will be provided upon application to the Harbour Master.
- e) Attending to Vessels in distress shall be at the Port Operator's discretion at a minimum charge of AED 10,500 per tug per hour or part thereof.

303.2 Pilot Launches

- a) Per hour or part thereof - AED 600
- b) When used for purposes other than transporting Pilots to and from Vessels, the rates are as follows:

Port Rashid	AED 1,000 per hour or part thereof
Jebel Ali Port	AED 1,600 per hour or part thereof

303.3 Mooring Launches

- a) When used for running extra moorings - AED 200 per hour or part thereof.
- b) When used for purposes other than running Vessel's lines, rate will be AED 1,000 per hour or part thereof.

304 ROPES

Furnishing additional ropes for use in towing - AED 415 per rope.

305 PILOTAGE

All Vessels, other than exempted Vessels as listed below, navigating whether by entry, leaving or shifting within the Port shall be under the charge of a pilot.

In all cases, the Harbour Master may insist on the use of a pilot in the interests of Port safety, in which case the appropriate Tariff charges will apply.

- a) Pleasure Craft.
- b) Vessels of less than 300 Tons.
- c) Country Craft
- d) Tugs and Supply Boats

306 PILOTAGE CHARGES

306.1 Pilotage Charges are as follows:

Vessel Capacity	Pilotage Charges in AED
Upto 2,500 Tons	320
2,501 to 5,000 Tons	550
5,001 to 10,000 Tons	750
10,001 to 20,000 Tons	1,050
20,001 to 40,000 Tons	1,500
40,001 to 80,000 Tons	2,200
80,001 to 120,000 Tons	2,600
over 120,000 Tons	3,900

306.2 If a pilot is kept waiting through any fault of the Vessel or Vessel's agent, then there will be a charge of AED 900 per hour or part thereof. If a pilot launch is also detained, there will be an additional hire charge of AED 600 per hour or part thereof.

306.3 Pilotage charges in 306.1 will apply for shifting Vessels within the Port Facility.

306.4 Special Pilotage Charges

Vessels without power, with defective steering, or other damage- double the above rates.

306.5 Pilotage Exemption Certificate

On application, after making 12 calls at the Port Facility during the preceding year, a certificate may be issued at the Harbour Master's sole discretion to the Master of a specific Vessel after satisfying the relevant Authority of his competence. The charge will be AED 3,700 per annum. The certificate will only be renewed if the holder has made a minimum of twelve calls at the Port Facility, during the period of the certificate's validity.

307 BERTHING/ UN-BERTHING CHARGES

307.1 Berthing/Un-Berthing Charges are as follows:

All Vessels including exempted Vessels shall be charged for berthing at the Port Facility, as follows:

Vessel Capacity	Charges in AED
Upto 2,500 Tons	330
2,501 to 5,000 Tons	420
5,001 to 10,000 Tons	515
10,001 to 20,000 Tons	750
20,001 to 40,000 Tons	1,050
40,001 to 80,000 Tons	1,450
80,001 to 120,000 Tons	1,850
over 120,000 Tons	2,500

The above includes the availability of the services of the Harbour Master or his representative, mooring launches and mooring gang. The charge will double for Vessels berthing or un-berthing on Friday and public holidays, Vessels without power, with defective steering or other damage.

307.2 Warping Charges

If Warping to an Adjacent Berth at Vessels or Agents request the following rates will apply

Vessel Capacity	Charges in AED
Upto 2,500 Tons	330
2,501 to 5,000 Tons	420
5,001 to 10,000 Tons	515
10,001 to 20,000 Tons	750
20,001 to 40,000 Tons	1,050
40,001 to 80,000 Tons	1,450
80,001 to 120,000 Tons	1,850
over 120,000 Tons	2,500

If a mooring gang is kept waiting through any fault of the Vessel or Vessel's agent, a stand-by charge of AED 600 per hour or part thereof may be applied.

308 PORT CHARGES FOR TANKERS, GAS CARRIERS AND OTHER VESSELS CALLING TO LOAD AND/OR DISCHARGE HYDROCARBON OR LIQUID PRODUCTS IN BULK

308.1 The Port charge per Vessel per 48 hour period or part thereof is levied for Port services, as hereinafter itemized. The charge will be AED 2.00 per gross Ton.

- a) The services of a pilot and pilot launch for the inward transit of the channel from sea and berthing.
- b) The services of a pilot and pilot launch for un-berthing from the berth for the outward Transit of the channel to sea or to another berth.
- c) Two Port tugs and mooring launches and gangs for the operations described in (a) and (b) above. Where additional tugs are utilized they shall be charged at the rate under Item 303.1.
- d) The availability of all other Port facilities such as navigable channels, tidal, meteorological and navigational data.
- e) The availability of Port Facility emergency and oil pollution equipment.
- f) The first 48 hour period will commence at the time of first line on the jetty. The total visit time will end when the last line is let go.

308.2 The charge for any tanker or gas carrier of less than 2,000 GRT which enters and berths at a jetty or berth will be "Minimum Fixed Charge" of AED 3,860.

308.3 Item 301 - 307 and item 801.1 will not be applied to Vessels covered by item 308.

308.4 If on completion of 48 hours Cargo operations, the Vessel opts to remain in the Port Facility to continue operation, Tariff charges at item 308 will apply at a pro-rata rate of 6 hour period and part thereof.

After the first 48 hours and before completion of any consecutive next 48 hours, if a tanker is required to shift berth for operation, then cost of such shift will be considered as included in the Port charges. However, the charge for any extra move will be raised as per Tariff.

309 CHARGES FOR COUNTRY CRAFTS/DHOWS

309.1 Port Dues: AED 165 per day

309.2 Berthing/Un-berthing Up to 2,500 Tons AED 250

310 LAY BY

Repair and Lay-up vessels, Port Dues

For small Crafts, Tugs and Barges

Length	Charges per day or part thereof in AED
Length up to 50m	160
Over 51m to 65m	325
Over 66m to 80m	480
Over 81m	Rates shall be based on DWT (please refer to below table)

Dead Weight Tonnage (DWT) 000 – 999, AED 160 per day or part thereof

Dead Weight Tonnage	Port Dues Per Day or part thereof AED	Higher LOA in Meters*
1,000 – 1,999	550	70
2,000 – 4,999	825	90
5,000 – 6,999	1,100	100
7,000 – 9,999	1,325	130
10,000 – 14,999	1,640	150
15,000 – 19,999	1,940	160
20,000 – 24,999	2,125	170
25,000 – 29,999	2,430	175
30,000 – 34,999	2,670	180
35,000 – 39,999	3,035	185
40,000 – 44,999	3,220	190
45,000 – 49,999	3,460	195
50,000 – 54,999	3,640	200
55,000 – 59,999	4,010	210
60,000 – 69,999	4,250	220
70,000 – 79,999	4,490	230
80,000 – 89,999	4,735	240
90,000 – 99,999	4,980	250
100,000 – 149,999	5,225	270
150,000 – 199,999	5,765	310
200,000 – 249,999	6,980	320
250,000 – 299,999	7,895	330
300,000 – 349,999	8,685	340
350,000 – 399,999	9,230	350
400,000 & above	9,715	375

Oil rig will be charged at AED 2,450 per day or part thereof

Note*:

- 1) If the GRT is greater than dead weight Port dues will be calculated on the LOA. However, if the charge on the LOA is less than that of GRT then the charge based on GRT will be used.
- 2) If agreed lay by period for repairing Vessels has expired, any excess stay will be charged at double the rates mentioned above.
- 3) The Quay Area utilized for keeping Vessel parts, equipments or any other Cargo during the lay by period shall be charged at the rate of AED 25/- per sq. meter per day

311 MISCELLANEOUS MARINE CHARGES

	Category	Charges in AED
311.1	Fender Charges (Yokohama)	550 per fender per day or part thereof
311.2	Divers	660 per diver per hour or part thereof
311.3	Gang way charge	990 per day or part thereof
311.4	Oil pollution control equipment	1,340 per day or part thereof (Oil boom)
311.5	Skimmer charge	660per hour or part thereof
311.6	Harbour Master/or his deputy	350 per hour or part thereof
311.7	Mooring Supervisor	70 per hour or part thereof
311.8	Mooring Labour	40 per hour or part thereof

312 SHIFTING OF VESSELS WITHIN JEBEL ALI TERMINALS

312.1 Vessels from 2,501 to 12,000 Tons: AED 6,620

312.2 Vessels from 12,001 to 25,000 Tons AED 9,935

Note: The Vessels less than 2,500 and over 25,000 Tons will not be considered as shifting. Hence normal Tariff shall apply.

SECTION D – OPERATIONS RELATED TARIFF

401 PORT HANDLING

Charges are per Freight Ton unless otherwise specified

	Category	Received to Port Facility-AED	Direct Delivery-AED
401.1	Aluminium and other non-ferrous metals	18.00	13.00
401.2	Bagged Cargo (except wheat bran)	18.00	13.00
401.3	Bulk Materials - Solids		
	a) Less than 10,000 DWT Tons	N/A	6.00
	b) 10,000 DWT Tons or more	N/A	5.00
401.4	Bulk Materials - Liquids (Rates per Tonne)		
	a) Less than 1 million Tons per year	N/A	3.00
	b) Between 1 and 2 million Tons per year	N/A	2.50
	c) Over 2 million Tons per year	N/A	2.00
401.5	Chilled and Frozen Cargo (Rates per DWT Tonne)		
	a) Cold Store (-26 C to +12 C)		
	Inward Ex sea	23.00	18.00
	Outward Ex cold store to sea	13.00	N/A
	Inward Ex road	30.00	N/A
	Outward Ex cold store to road	30.00	N/A
	b) Cool Store (+10 C to + 20 C)		
	Inward/Outward Ex road	12.00	N/A
401.6	General Cargo NOS. (Not Otherwise Specified)	22.00	15.00
401.7	Any unit, 20 Freight Tons or over	27.00	18.00
401.8	Iron & Steel	25.00	15.50
401.9	Livestock - Per head	N/A	4.00
401.10	Scrap Metal		
	a) Less than 1,000 Tons	N/A	15.00
	b) 1,000 Tons and over	N/A	9.00
	Note: Both the above rates exclude the cost of clearing up residue on completion of operations which will be to the account of shipper/consignee/agents.		
401.11	Plastic Raw Material	17.00	13.00
401.12	Plywood Bundles	20.00	15.00
401.13	Timber - Whitewood/Hardwood	16.00	13.00
401.14	Waste Paper Bales (Per DWT Tonne)	25.00	16.00
401.15	Wheat Bran (Per DWT Tonne)	33.00	20.00
401.16	Auctioned Cargo (Cargo purchased from public auction)	22.00	N/A

	Passenger Handling	Per person Charges in AED
401.17	Embarking and Disembarking – Ferry Services	AED 50
401.18	Embarking and Disembarking – Cruise / Passenger Ships	AED 70

Note:

1. The above charges **DO NOT** include stevedoring charges.
2. A minimum Port handling charge of AED 60 per Bill of Entry will be charged.
3. For hazardous Cargo handled in General Cargo, Cold and Cool Stores 50% extra will be charged as surcharge in addition to Port handling charges.
4. Auctioned Cargo handling charge do not include Heavy Lift and RO-RO. Heavy Lifts and RO-RO will be charged as per Tariff 401.7 and Tariff 601 respectively.

402 TRANSHIPMENT HANDLING CHARGES

402.1 Transshipment Cargo that complies with the definition under Item 119 shall be charged at the appropriate single "Received to Port Facility Rate" under Item 401.

402.2 Where the on-carrying Vessel is berthed at a berth other than that at which the transshipment Cargo was landed, then any additional costs involved in moving the Cargo will be paid in addition to those under 401.

403 WAY-LEAVE (Shifting Onboard/Re-stows)

Goods transhipped direct from Vessel to Vessel alongside at the Port, or shifted onboard via quay will be charged a way-leave rate of AED 10 per Freight Ton.

Note: The approval of the Port Operator must be obtained in advance for goods transhipped direct from Vessel to Vessel.

404 STORAGE CHARGES

Rates apply per Freight Tonne.

404.1 Import/Export - Covered

Days	Charges in AED
First 10 days	Free
Thereafter	AED 10 per day

404.2 Import/Export - Open

Days	Charges in AED
First 20 days	Free
Thereafter	AED 5 per day

404.3 Transshipment - Covered

Days	Charges in AED
First 15 days	Free
Next 20 days	AED 5.00 per 5 days
Thereafter	AED 7.50 per 5 days

404.4 Transshipment - Open

Days	Charges in AED
First 30 days	Free
Next 20 days	AED 5.00 per 5 days
Thereafter	AED 7.50 per 5 days

404.5 Cold/Cool Storage – (Subject to availability)

	Facility	Charges in AED
a)	Cool Storage	4.00 per Freight Ton per day
b)	Cold Storage	5.00 per Metric Ton per day

Note:

1. A minimum storage charge of AED 30 per Bill of Entry will be charged
2. Cargo stored in the Port but not handled over the quay will not be entitled to any free storage period.
3. Long Term Storage rates are available upon request

405 CARS AND/OR LORRIES OVERSTOWING INBOUND CARGO

Permission from the Port Operator must be obtained to land such vehicles. The following handling charges will be made on each car or lorry which has to be landed ashore to permit discharge of inbound Cargo.

405.1 Shore Handling/Storage per car - AED 40 per day or part thereof.

405.2 Shore Handling/Storage per lorry - AED 80 per day or part thereof.
The above rates do not include stevedoring charges.

406 OVERCARRIED AND MISLANDED CARGO

The rates under Item 401 will apply.

407 WEIGHING/MEASURING/INSPECTION

407.1 Measuring bags, packages or articles AED 1.50 per-cbm will apply (minimum charge will be AED 100).

407.2 Inspecting un-manifested/excess landed Cargo or repacking of Cargo - a charge of AED 40 per package will be raised.

407.3 Weighing General Cargo while entering or leaving the Port Facility, and furnishing weighbridge ticket - AED 80 per ticket.

408 SORTING TO BILL OF LADING - SUBMARKS, NUMBERS OR SIZES

Goods are required to be landed to Bill of Lading. Where Bills of Lading are landed in mixed condition and require to be sorted in order to meet delivery requirements, a charge of AED 20 per freight ton will be applied against that Portion of the goods requiring sorting.

409 DAMAGED OR DEFECTIVE GOODS

Damaged or defective goods which are likely to deteriorate must be cleared from the Port Facility within 30 days of the date of discharge. The Port Operator will not assume any responsibility for further loss or damage. Any goods not cleared in accordance with the above may be removed by the Port Operator at Owner's and or Agent's risk and expense.

410 MISDECLARATION OF CARGO WEIGHTS

The Port Operator will not permit its equipment be used in any way to lift, move or transport a Cargo unit weighing in excess to the safe working load.

Should the Port Operator's equipment be used in handling an overweight Cargo unit, the party or parties causing such unauthorized use shall be held liable for all losses, claims, demands and suits

for damages including death and personal injury, legal and court expenses, directly or indirectly resulting from such unauthorized use .

Misdeclared Cargo units tendered to the Port Operator will be rejected and a fine of AED 1,200 per unit will be charged.

411 ADMINISTRATIVE CHARGES

Data amendment at Agent's/User's request AED 35 per document.

412 DISTRESSED CARGO

Cargo that has been subjected to fire, water, shifting or other influences that will cause the Cargo to be handled in other than the normal efficient manner, will be subject to special rates.

413 TARPAULIN HIRE (TO COVER CARGO)

At the request of the User, a Tarpaulin may be hired at a rate of AED 275 per Tarpaulin, (40ft x 40ft) 30 days or part thereof. The rate is inclusive of fitting and removing.

SECTION E – STEVEDORING RELATED TARIFF

501 LOADING/DISCHARGING OF CONTAINERS

	Up to 20'- Charges in AED	Over 20'- Charges in AED
Full	413	656
Empty	255	348

Note:

The above rates are chargeable per move. Rates are inclusive of all overtime with the exception of declared public holidays. (See item 216.3)

502 HAZARDOUS CONTAINERS

502.1 Containers loaded with hazardous Cargo will be charged an extra of 50% on the applicable THC.

Note: Above will apply on Laden Transhipments but not applicable to import LCL destined to Port CFS (except Classes 1 and 7).

502.2 Other charges and fines for hazardous Cargo violations and leaking Containers may be levied at the discretion of the Port authority. Please see Appendix 1 – Related third party Tariff for more information.

503 CONDITIONS AND SERVICES

The above rates (Items 501) are based on the following conditions and services:

503.1 That the Vessel is constructed in a manner that permits the Port Operator to load and discharge Containers by the use of a gantry type Container crane.

503.2 That the loading or discharging is not delayed or interrupted by Cargo not ready for handling.

503.3 That reporting and documentation is in accordance with existing rules and regulations.

503.4 Restows will not count towards Volume commitments

503.5 Transhipment Containers laden or empty count as one move only.

503.6 Direct delivery is not allowed except under special circumstances, with the prior approval of the Port Operator.

503.7 Discharging - one Container move from stowed position in Vessel to point of rest in marshalling yard.

503.8 Loading - one Container move from point of rest in marshalling yard to stowed position in Vessel.

503.9 Transhipment - one move from stowed position in Vessel to point of rest in marshalling yard **OR** one move from point of rest in marshalling yard to position in Vessel.

503.10 Lashing and unlashings, provided that all lashings are of the quick release type and are supplied by the Vessel and excessive under deck lashing is not required. For extra lashing of Containers or any other Cargo, charge for extra gang as per item 703.4 shall apply.

503.11 Cranage, tractors, grounding and stacking equipment and labour as required.

503.12 Free storage as per item 511 shall apply for containers handled over quay.

504 RE-STOWS (Any Size)

Move	Standard Rate (AED)
Within Hatch	145
Via Quay	240

Re-Stows will not count toward volume commitments

505 OTHER EQUIPMENT

Pontoons, hatch covers and stacking frames will be charged at rates shown in Item 504, via the quay, but will not count towards volume commitments.

506 SHIFTING OF CONTAINERS

	Locations	Charges per 20'- in AED	Charges per 40' in AED
506.1	Within a Container Terminal (Includes grounding)	150	200
506.2	Container Terminal to Container Freight Station Note: Charges are round trip including grounding. Shifts will apply to all LCL Containers.	240	300
506.3	Container Terminal to General Cargo and all other locations outside terminal Note: This rate does not include any charge for grounding and/or move from ground to trailer that may be incurred. Grounding charge within Port operating area AED150 per unit except for Quay 10 area Jebel Ali Port where the rate will be AED 400 per Container. Other subsequent Containers will be charged at AED 150 per Container provided the job is executed at one time.	300	400
506.4	Inter Terminal Transfer (ITT): between Container Terminals at Jebel Ali. Charges inclusive of loading, offloading and trucking	150	250

507 TRUCK LOADING/ UNLOADING CHARGE (TLUC)

Truck loading and unloading applies to all Containers, regardless of size, that are delivered and received at the Port facility Terminal gates.

Service	Charges in AED
Loading	140
Unloading	140

Note: Rates are charged per Container move from point of rest in marshalling yard to the truck and vice versa

508 USE OF SPECIAL EQUIPMENT

The use of “emergency gear” (wires or chains) for each lift during Container handling operations will be charged at the rate of AED 600 per lift per Container in addition to the appropriate Container handling rate.

509 WEIGHING OF CONTAINERS

Weighing Containers while entering or leaving Port Facility on transport not belonging to Port Operator and for furnishing weighbridge ticket - AED 60 per Container per ticket.

510 CONTAINERS LOADED IN EXCESS OF RATED CAPACITY

The rates, rules, regulations and charges published in this Tariff are not applicable to standard Containers loaded in excess of their capacity. The Port Operator will not permit its Container cranes or its mechanical equipment to be used in any way to lift, move or transport a Container which is loaded in excess of the Container’s rated capacity. Should the Port Operator’s equipment or crane be used to lift, move or transport a Container which is loaded in excess of the Container’s rated capacity, the party or parties causing such unauthorized use shall be held liable for all losses, claims, demands and suits for damages, including death and personal injury, and including legal and court expenses, directly or indirectly resulting from such unauthorized use.

Containers tendered to the Port Operator with weight exceeding the Container’s rated capacity will be rejected and a fine of AED 1,200 per Container will be charged. The Port Operator may strip these overweight Containers or may return them to the Shipping Line or his Agent for their further return to the shipper. This is at the discretion of the Port Operator.

511 CONTAINER STORAGE RATES

511.1 Import Full Containers

Import	Up to 20’- Charges in AED	Over 20’- Charges in AED
First 10 days	Free	Free
Next 5 days	80	160
Thereafter	150	300

Note:

1. Above rates apply per day
2. For a minimum of 30 Containers imported by the consignee on a single Bill of Lading or on the same Vessel - voyage (Rotation) Free storage would be allowed for the first 14 days. Thereafter, the Tariff will apply.
3. For a minimum of 100 Containers imported by the consignee on a single Bill of Lading or on the same Vessel - voyage (Rotation) Free storage would be allowed for the first 20 days. Thereafter, the Tariff will apply.

511.2 Export Full Containers

Export	Up to 20’- Charges in AED	Over 20’- Charges in AED
First 10 days	Free	Free
Next 20 days	30	60
Next 30 days	40	80
Thereafter	80	160

Note: Above rates apply per day

511.3 Transshipment & Empty Containers

	Up to 20'- Charges in AED	Over 20'- Charges in AED
First 10 days	Free	Free
Next 90 days	11	22
Thereafter	22	44

Note: Above rates apply per day.

512 STUFFING OR UNSTUFFING AT CONTAINER FREIGHT STATION (CFS)

512.1 LCL/FCL Containers un-stuffed at Port Facility - AED 350 per TEU.

512.2 For LCL Containers un-stuffed at Port Facility, if not advised prior to Vessel's arrival, change of designation charge as per item 521.1a will apply in addition to unstuffing charges.

Note: The above rates do not cover shifting charge

512.3 In addition to the above charges, goods received or delivered from Port CFS will incur a minimum Port handling charge of AED 60 per Bill of Entry. Goods handled in excess of that will be charged at a rate as mentioned below

	Cargo Type	Charges in AED per Freight Ton
a)	For transshipment / export Cargo	23
b)	For import Cargo	25
c)	For hazardous Cargo handled in CFS	50% extra will be charged as surcharge in addition to Port handling charges

512.4 Unstuffing directly from Container to Consignee's Truck

Up to 20'- Charges in AED	Over 20'- Charges in AED
350	700

512.5 When Containers are unstuffed or stuffed at private CFS facilities, the following surcharge will apply.

Up to 20'- Charges in AED	Over 20'- Charges in AED
45	80

512.6 Partial stuffing or unstuffing

Cargo Volume (CBM)	20'- Charges in AED	40'- Charges in AED
Up to 3 CBM	135	135
Up to 10 CBM	200	200
More than 10 CBM	350	350
More than 20 CBM	-	700

Note:

a. For stuffing/unstuffing vehicles with personal effects, in the same Container, in addition to the above rates, item 514 will also apply.

- b. Administration charge for cancellation of CFS Container job AED 55 per document.
- c. Where additional equipment or labour is required, charges will be raised accordingly.
- d. In case of overweight/damaged/leaking/loose scrap Containers, additional charges will be applied for extra manpower & equipment (if used)
- e. When any operation is carried out other than in CFS area a 50% surcharge will be added on actual charges

513 Storage at CFS

513.1 Import/Export – Covered

Period	Charges in AED
First 5 days	Free
Next 10 days	4.50 per 5 days
Next 10 days	5.00 per 5 days
Thereafter	7.50 per 5 days

513.2 Import/Export – Open

Period	Charges in AED
First 10 days	Free
Next 15 days	4.50 per 5 days
Next 15 days	5.00 per 5 days
Thereafter	7.50 per 5 days

513.3 Transshipment – Covered

Period	Charges in AED
First 15 days	Free
Next 20 days	5.00 per 5 days
Thereafter	7.50 per 5 days

513.4 Transshipment – Open

Period	Charges in AED
First 30 days	Free
Next 20 days	5.00 per 5 days
Thereafter	7.50 per 5 days

Note: LCL Cargo unstuffed from Containers handled over the Port Operator's quay receive free storage as per above.

514 STUFFING OR UNSTUFFING VEHICLES AT CONTAINER FREIGHT STATION (CFS)

514.1 Stuffing of vehicles into Containers including normal blocking and bracing will be charged at a rate of AED 240 per vehicle. Additional lashing will be charged at cost.

514.2 Unstuffing of vehicles from Containers inclusive of unlashings unblocking will be charged at a rate of AED 240 per vehicle.

514.3 For a Container which in addition to the vehicle has other Cargo to handle, then in addition to item 514.1 or 514.2, item 512.6 will also apply.

514.4 For a Bus (more than 14 seats) in a dry Container will be charged at a rate of AED 500 (charges includes normal blocking & lashing charges).

Note: The above rates do not include the shifting charge and only apply for standard vehicles that can be shipped in closed Containers.

514.5 CFS MISCELLANEOUS SERVICES

Service	Charge in AED
Container Door open & close	40 per Container
Container Outer Inspection & Monitoring	40 per Container
Extender Fitting on F/Rack Container	250 per Container
Re-arranging charge (export)	23 per freight Ton
Re-arranging charge (Import)	25 per freight Ton
Vehicle Lashing on special stand	700 per stand
CFS palletising charge	75 per pallet.

514.6 LASHING OF CARGO IN CONTAINERS

	Lashing of Cargo in Containers	20'-Charges in AED	40'- Charges in AED
a)	Lashing of Cargo in Dry Container	115	145
b)	Lashing of Cargo in flats & flat rack Containers	140	190

515 MONITORING OF REFRIGERATED CONTAINERS

For monitoring of refrigerated Containers - AED 150 per 24 hours or part thereof will apply. This charge is in addition to the applicable THC and the storage.

Note: This charge covers extra work such as plug/unplug and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers. The Port Operator will notify the Cargo's agent and report malfunctions as soon as discovered. The Port Operator will not assume responsibility for power failure. The Port Operator will perform reefer repairs to machinery on request at an additional cost.

516 DELAYS TO CRANE

After the first 30 (thirty) minutes - AED 1,450 (charge per hour or part thereof) will apply.

517 CANCELLATION/POSTPONEMENT OF BERTHING

When it is desired to cancel or postpone berthing, advance notice of 24 (twenty-four) hours shall be given to the Port Operator, otherwise the Port Operator reserves the right to invoke Item 517 against the master, Vessel's owner or agent.

518 CLEANING CONTAINERS

	Service	20"-Charges in AED	40"-Charges in AED
518.1	Cleaning	75	110
518.2	Removal of Placards per Container / Applying of placards per Container / Cost of each placard	40	40

519 KNOCKING DOWN FLAT RACKS

Knocking down flat racks per unit AED 65

Note: All empty flat racks delivered to Port should be in "knocked down" position. Else Port Operator shall knock down prior to receiving and raise the charges to consignee / agent.

520 FITTING AND OR REMOVING TARPAULINS

	20'- Charges in AED	40"- Charges in AED
520.1	110	215

521 ADMINISTRATIVE CHARGES AND THEIR OPERATIONAL REQUIREMENT

	Administrative Service	Charges in AED
521.1	a) Change of designation Import to Export, Transshipment & Empty or vice versa	75
	b) Mis-declaration or change in Port of Discharge	75
521.2	Shut outs at shipside or already moved	180
521.3	Interchange between Lines	110
521.4	Computer data amendment at Agents request	35
521.5	Empty Container monitoring at the gate	15
521.6	Administration of seals	15
521.7	Outbound Carrier Transshipment	
	a) Non - declaration of outward carrier	75
	b) Change in outward carrier (If full list is transferred from one Vessel to the other AED 75 shall apply on the entire list irrespective of the number of Containers)	75
521.8	Outbound Carrier Export	
	a) Non or Mis-declaration of outward carrier	75
	b) Change in outward carrier (If full list is transferred from one Vessel to the other AED 75 shall apply on the entire list irrespective of the number of Containers)	75
521.9	Include Containers in load list after cut off time of the Vessel	Additional handling will be charged as per item 501
521.10	Photograph Charges	20 per photograph

522 UNDELIVERED CONTAINERS – AUCTION/DISPOSAL

Containers containing goods destined for public auction/disposal as per section B item 225 will only be released after all shifting and unstuffing charges as per items 506, 512 and storage charges (calculated at AED 25 per day per Container from end of free storage period) have been received by the Port Operator. These charges will be to the respective shipping line's account

523 BUNDLING OF EMPTY FLATS/FLAT RACKS

	20'- Charges in AED	40'- Charges in AED
Two empty flats/flat racks lashing in one unit	550	775
Three empty flats/flat racks lashing in one	610	830
Four empty flats/flat racks lashing in one unit	665	940

Note: For all units loaded as bundles, THC will be charged per unit

524 CONTAINER MAINTENANCE CHARGES

		Up to 20' Container- Charges in AED	Over 20' Container- Charges in AED
a)	Labour hourly rates for reefer Container repair or any other job Note: If a technician needs to attend a complaint onboard a minimum of two hours will be charged	100 per man hour	100 per man hour
b)	High pressure water wash	75 per Container	110 per Container
c)	Steam cleaning	90 per Container	135 per Container
d)	Chemical cleaning	135 per Container	200 per Container
e)	Pre-Trip inspection and washing	280 per Container	315 per Container
f)	To clean refrigeration units and condenser with high pressure water wash	40 per unit	40 per unit
g)	Reefer Data Download/Upload	100 per Container	100 per Container
h)	Genset Hook-up/Unhook	100 per Container	100 per Container

Note: Any other services provided will be charged as per the Port Operator's Tariff.

525 CANCELLATION OF LABOUR

Cancellation of order shall be submitted in writing to General Cargo Office of respective terminal.

525.1 If Port labour and stevedoring gangs are cancelled after ordering, a cancellation fee of AED 135 per gang shall be applied.

525.2 If Port labour and stevedoring gangs are cancelled after reporting/operation starting time, in addition to the cancellation charge of AED 270 per gang, a charge as per Item No. 238 shall also apply. Overtime will be charged in addition if applicable.

525.3 When order is revised a charge of AED 135 per revision shall be applied at the discretion of the Port Operator.

526 OPENING AND CLOSING OF HATCHES.

Opening and closing of hatches is the responsibility of the Vessel. If the Port Operator carries out the operation, charges will be at AED 350 per hatch. Upper Twin Deck and Lower Twin Deck to be counted as separate operations. All productivity time lost during these operations will be charged as per item 239.

527 TRANSHIPMENT CARGO

Cargo transhipped including ship to ship via quay or double banking will be charged at AED 15 per ton for discharge, and AED 15 per Ton for loading, except bagged Cargo which will be at the normal Tariff rate.

528 SHIFTING CARGO ONBOARD (RE-STOW)

528.1 Shifting Cargo onboard within hatch shall be charged at normal Tariff rate. No Port handling charge shall be raised.

528.2 Shifting Cargo onboard from one hatch to another hatch without landing on quay shall be charged at normal Tariff rate plus 50%. No Port handling charge shall be raised.

528.3 Shifting Cargo onboard from one hatch to another hatch via quay shall be charged as per Item 527. Port handling charge shall be collected as per item 403.

Note: In case the tonnage of shifted Cargo is not available, then the physical measurement will be taken and the charges shall be as per Item No 407.

529 RIGGING DERRICKS

Ship crew is responsible for rigging derricks, opening and closing hatches or any other gear. Time lost during such operation, shall be charged as per item 238.

530 CARGO SORTING

The Cargo shall be discharged on 'as is where-is basis'. In case Cargo sorting is required on board the Vessel, AED 40 per Ton will be applicable. Said charges will be applied to complete tonnage of mark involved (As per manifest/Bill of Lading) and not to the amount of tonnage sorted.

531 LOCKER/DEEP TANK AND CABIN CARGO.

Any Cargo discharged/loaded from/to lockers, deep tanks, Vessels accommodation or any other space not recognized as a genuine Cargo hatch then a surcharge of AED 8 per Ton will apply in addition to the normal Tariff rate.

Said surcharge shall also apply in regard to Cargo loaded/discharged from hatch tunnels, alleyways, long ends or deep wings. The decision of whether or not a hatch has long ends or wings will be at the Port Operator's discretion.

532 TIMBER - PLYWOOD

	Packaging	Charges in AED
532.1	In bundles and crates	AED 17 per Freight Ton
532.2	Loose	AED 20 per Freight Ton

533 BAGGED CARGO

	Packaging	Charges in AED
533.1	Bran, Soya bean meal, Animal Feed and Bags weighing less than 25 kg each	21 per Metric Tonne. Weighing less than 25 kg each
533.2	Cement, Brytes, Mud, Asbestos & all other Cargo (Jumbo Bags)	20 per Metric Tonne.
533.3	Any other Bagged Cargo (Except hazardous)	18 per Metric Tonne.

534 HEAVY LIFT/AWKWARD LIFTS

		Charges in AED
534.1	Each unit 20 freight tons or more	15.5
534.2	Porta cabins/boats each unit 20 freight tons or more	15.5
534.3	For heavy lifts with a very high volume to weight ratio	Rates are negotiable at the discretion of the Port Operator

Note: It is the agent's responsibility to provide suitable equipment or to bear the cost of shifting the heavy lift/awkward lift from under hook to the storage area.

535 DANGEROUS CARGO

		Charges in AED
535.1	In Bags	40 per Metric Tonne
535.2	In Plastic Containers	40 per Freight Ton
535.3	Any other packing	28 per Freight Ton

536 SCRAP

		Charges in AED
536.1	Steel, Iron and Copper	40 per Metric Tonne
536.2	Aluminium	40 per Freight Ton

537 LIVE ANIMAL

		Charges in AED
537.1	Cow, Buffalo, Horse and Camel	11 per head
537.2	Goat and Sheep	3 per head

538 STEEL

		Charges in AED
538.1	Steel Coils / Billets	16 per Metric Tonne
538.2	Steel Products (Angles, Plates, Flat Bars, etc)	18 per Freight Ton

539 GENERAL CARGO

539.1 Not otherwise specified (NOS) AED 17 per Freight Ton.

539.2 Palletizing Cargo AED 3.00 per Freight Ton.
(Pallets remain the property of the Port Operator).

540 RO-RO

To load or discharge self propelled wheeled and tracked unit(s) from quay side to Vessel or vice versa.

540.1 Self Propelled Unit

		Charges in AED
a)	Upto 3 metric Tons	50 per Unit
b)	Above 3 and upto 10 metric Tons	65 per Unit
c)	Above 10 and up to 50 metric Tons	160 per Unit
d)	Above 50 and up to 70 metric Tons	665 per Unit
e)	Above 70 metric Tons (on empty)	15 per Metric Tonne

540.2 Tracked Unit - (Including Ships Empty Unit)

		Charges in AED
a)	Up to 5 metric Tons	44 per Unit
b)	Above 5 and up to 50 metric Tons	95 per Unit
c)	Above 50 metric Tons	At Port Operator's Discretion

Note:

1. Any Cargo loaded/discharged by any method other than RO-RO, rates under Item No. 536 & 541 shall apply.
2. Any Cargo loaded on vehicles will be charged individually at appropriate Stevedoring rates.

541 BULK

541.1 Crushed (Powdered)

		Charges in AED
a)	With mechanical grab and mechanical shovel in hatch.	7 per Metric Tonne
b)	With bucket and mechanical shovel in the hatch.	7 per Metric Tonne
c)	With bucket and hand shovel or any other gears to be used manually	18 per Metric Tonne

541.2 Uncrushed (Stones)

		Charges in AED
a)	With mechanical grab and mechanical shovel in hatch.	9 per Metric Tonne
b)	With bucket and mechanical shovel in the hatch.	15 per Metric Tonne
c)	With bucket and spade shovel or any other gears used manually	20 per Metric Tonne

SECTION F – AUTOMOBILES AND SELF-PROPELLED -WHEELED & TRACKED VEHICLES

601 LOADING/DISCHARGING OF VEHICLES- PORT HANDLING

	Load / Discharge Vehicles	Rates per Unit- in AED
601.1	Up to and including 1.5 metric Tons	200
601.2	Over 1.5 and up to 5 metric Tons	280
601.3	Over 5 and up to 15 metric Tons	485
601.4	Over 15 metric Tons	485 Plus 8 per Freight Ton.
601.5	a) Road Trailers with tractor (up to 15 metric Tons)	770
	b) Road Trailers without tractor	485
601.6	All tracked vehicles - minimum charges	525

Note:

- a) Trailer and/or vehicles loaded on top of other units shall be charged as individual units.
- b) General Cargo loaded on any unit shall be charged at appropriate General Cargo rate. The trailer shall be charged as per item 601.5

602 TRANSHIPMENT VEHICLES

602.1 Transshipment vehicles/RORO Units will be charged at 150% of the above rate in Item 601.

602.2 Where the on-carrying Vessel is berthed at a berth other than that at which the transshipment Cargo was landed, then any additional costs for moving the Cargo will be paid in addition to those under 602.1 above, at the discretion of the Port Operator.

CONDITIONS:

The above rates do not include stevedoring charges and are based on the following conditions and services:

- a) All motorized units are to be capable of starting and being driven off the Vessel under their own power to the final point of rest in the marshalling yard,
- b) All wheeled units shall have sufficient air in their tyres to be safely driven off the Vessel. The Port Operator will not be responsible for damaged tyres for those units which are removed or shifted with flat or under-inflated tyres
- c) Above rates cover movement of vehicle from ship-side to a point of rest in the marshalling yard for import units and vice versa for export units, and from ship-side to marshalling yard and back to ship-side for transshipment units.

603 STORAGE CHARGES – VEHICLES

603.1 Import/ Export

First 10 days free storage for all import and export vehicles

	Storage	Charges in AED per Day from Day 11 – 15	Charges in AED per Day from Day 16 onwards
a)	Up to and including 1.5 metric Tons	24	60
b)	Over 1.5 and up to 5 metric Tons	30	60
c)	Over 5 and up to 15 metric Tons	36	60
d)	Over 15 metric Tons	48	60

603.2 Transshipment

First 15 days free: storage for all transshipment vehicles

	Storage	Charges in AED
a)	Up to and including 1.5 metric Tons	22
b)	Over 1.5 and up to 5 metric Tons	27
c)	Over 5 and up to 15 metric Tons	33
d)	Over 15 metric Tons	44

604 STARTING IMMOBILE PLANT

	Service	Charges in AED
604.1	For each call out and start of first machine due to Mechanical Defect	150 per hour or part thereof
604.2	For each call out and start of first machine due to Battery Deficiency	55 per unit
604.3	Where work other than simple starting is required	Labour, Material & Fuel will be charged at cost plus 10%

605 SPECIAL SERVICES

	Service	Charges in AED
605.1	Towing or special rigging for discharge or load of RORO Cargo	360 per unit
605.2	Shifting of RORO units within the ship or via Quay	135 per unit

SECTION G - MISCELLANEOUS ITEMS

701 EQUIPMENT HIRE RATES

701.1 Container Gantry Cranes

	Container Gantry Crane	Per hour or part thereof- Charges in AED
a)	Container Crane (for non-Cargo use)	1660
b)	Container Crane General Cargo lifts with spreader	
	0 - 15 Tons	1660
	16 - 24 Tons	2430
	25 - 34 Tons	3260
	35 - 41 Tons	4010
	42 Tons and above	4380
c)	Container Crane General Cargo lifts with heavy lift beam	
	0 - 15 Tons	2100
	16 - 24 Tons	2880
	25 - 34 Tons	3700
	35 - 41 Tons	4510
	42 Tons and above	5300

701.2 Mobile Cranes

	Mobile Cranes	Per hour or part thereof Charges in AED
a)	0 -25 Tons	280
b)	26 - 40 Tons	555
c)	41 - 60 Tons	720
d)	Mobile Harbour Crane Heavy lift - up to 80 Tons	2100
e)	Mobile Harbour Crane Heavy lift - up to 100 Tons	2430
f)	Truck Mounted Crane up to 100 Tons	1000

The appointment of mobile harbour cranes is subject to the availability and weights/distances to be lifted. The Port Operator reserves the right to assign the crane most suitable, in the Port Operator's opinion, for the work that is to be performed.

701.3 Forklifts

	Forklifts	Per hour or part thereof Charges in AED
a)	2 - 5 Tons	165
b)	6 - 12 Tons	330
c)	13 - 25 Tons	405
d)	Over 25 Tons	555
e)	Forklift attachments other than Standard forklift blades	85

701.4 Other Equipment

	Other Equipment	Per hour or part thereof Charges in AED
a)	Bobcat	165
b)	Pay-Loader	245
c)	Hopper,	970 per day.
d)	Deflector,	205 per day
e)	Test weights,	70 per Tonne per day

701.5 Top Lift Container Handlers AED 650

701.6 Terminal Trailers/Tractors

	Terminal Trailers/Tractors	Per hour or part thereof- Charges in AED
a)	Terminal Trailer	55
b)	Terminal Tractor	405
c)	Tractor for Ro/Ro operation	555

701.7 Miscellaneous Lifting Equipment

Rates are available upon request.

Note: All above equipment rates are inclusive of driver and fuel but do not include insurance which is the responsibility of the party hiring the equipment. During overtime period, driver/operator overtime rate @ AED 80 per hour or part thereof will apply.

702 Gear Hire

	Gear	Charges per 24 hours or part thereof- in AED
a)	Nylon/Rope Slings, Net	45.00
b)	Wire Slings	
	2.5 Ton	73.00
	4.5 Ton	90.00
	6.0 Ton	115.00
	10.0 Ton	145.00
c)	Over 10.0 Ton	227.00
	Chain Slings	
	Single	227.00
d)	Double/Quadruple	300.00
	Nylon Webbing Slings	145.00
e)	Vehicle Slings	
	2.0 Ton	370.00
	12.0 Ton	890.00
f)	Over 12.0 Ton	1100.00
	Pipe Hooks (Steel/ Aluminium)	115.00
g)	Pallet Bars – Assembly	115.00
h)	Plate Clamps – Set	305.00
i)	Drum Hooks – Assembly	145.00

	Gear	Charges per 24 hours or part thereof- in AED
j)	Can Hooks – set	145.00
k)	Bale Hooks – set	145.00
l)	Shackles	
	Upto 5.0 Ton	9.00
	Upto 10.0 Ton	15.00
	Upto 20.0 Ton	56.00
	Over 20.0 Ton	73.00
m)	Dock Plates	73.00
n)	Steel Plates – Large	73.00
o)	H/L Spreader Beam – 22 Ton	145.00
p)	Container Spreader	
	20' Container Spreader	445.00
	40' Container Spreader	517.00
q)	Grabs (Clam Shell Buckets)	1458.00
r)	Spreader Bar – 28 Ton	145.00
s)	Spreader Bar – 35 Ton	300.00
t)	Pallet Tray	190.00
u)	Flying Fork	116.00
v)	Chain Hook	442.00
w)	Cargo Net	90.00
x)	Dunnage (per bundle)	330.00
y)	Empty Packets	13.00
z)	Face Mask (per box)	220.00

CONDITIONS for Gear Hire

The Port Operator will supply gear subject to availability.

Hire rates are per 24 hours or part thereof.

The cost of gear lost, or repaired, damaged or replaced while on hire will be collected from the hirer.

“Hire Requisition” must be signed daily by the hirer or his representative. Refusal to sign does not invalidate the “Hire Requisition” and charges will be made as per Tariff.

Should an agent opt for a fixed gear hire rate, then a flat rate of AED 2.50 per Ton may be applied at the discretion of the Port Operator. This arrangement is to be confirmed prior to the Vessel’s operation.

703 LASHING

703.1 Lashing or Cleaning Gang

Lashing or Cleaning Gang	AED 300.00 per gang per hour
--------------------------	------------------------------

703.2 Labour requirements

	Labour requirements	Per man hour or part thereof- Charges in AED
a)	Additional Labour Requirements	40
b)	During overtime period	60
c)	During public holiday	75

703.3 Extra gang for lashing of Containers or any other Cargo AED 810 per gang per shift or part thereof

Note: Lashing material shall be at an extra cost

704 RFID (Radio Frequency Identification) TAGS FOR CONTAINER TRUCKS ENTERING THE PORT

	Tags for Container Trucks	Charges per Tag in AED
704.1	Permanent fixed tags for regular trucks	AED 330 per tag inclusive of installation at DP World premises
704.2	Temporary tags for irregular trucks,	AED 55 per tag plus security deposit of AED 330 (The deposit will be refunded upon return of the tag prior exiting the Port Facility).

705 DOCUMENT PROCESSING CHARGE (DPC)

	Service	Charges in AED
705.1	Token Processing Charge – Over Counter	50 per Token
705.2	Token Processing Charge – Online	20 per Token
705.3	Cargo Gate Pass – Over Counter	50 per Gate Pass
705.4	Cargo Gate Pass – Online	10 per Gate Pass
705.5	Document Processing charges	50 per Document
705.6	Delivery Order creation charges	5 per D.O.
705.7	Issuance of Certificate – Over Counter	100 per Certificate
705.8*	Issuance of Certificate – Online	50 per Certificate
705.9	Document processing for Road Manifest	100 per Vehicle

*Note: AED 20/certificate would be charged in addition as courier fee.

707 ANTI-KNOCK MIXTURES – IMO Class 6.1

Containers containing motor fuel anti-knock mixtures, IMO Class 6.1, UN No. 1649, IMDG code page 6199 (Octel Tanks) will be subject to a daily storage charge of AED 660/- per tank after the following free time.

Import or Export	2 Days
Transshipment	7 Days

708 GAS LIGHTERS IN CONTAINERS – IMO Class 2.1

Gas Lighter Containers of IMO class 2.1, upon discharge from Vessel, will be opened for ventilation and re-sealed. The following charges shall apply

		Charges in AED
a)	Opening Container	70 per unit
b)	Apply new Seal	15 per seal
c)	Storage	As per Item 511

Note: Gas Lighters, IMO Class 2.1, UN 1057:

1. Gas lighters in Containers or Break-bulk for Dubai Importation will be accepted within Dubai Ports only on direct delivery basis during the summer months.
2. Gas lighter exported through Dubai Ports in dry Containers will be accepted within the Dubai Port limits only on the day of exportation/ shipment loading.
3. Transshipment Containers carrying gas lighters will be accepted within Dubai Ports provided they are stored in reefer Containers.

APPENDIX 1 – THIRD PARTY RELATED TARIFF

Note: The following Tariffs are for related services which may be received at the Port but are not provided by DP World, and are subject to the terms and conditions of the individual providers. DP World is not liable for the services provided by third parties, Tariff's from third parties are subject to change.

801 PUBLIC HEALTH SERVICES TARIFF

801.1 The use of garbage skips for all ships in the Port is compulsory.

801.2 Charges for the use of skips and disposal of garbage per 24 hrs or part thereof – AED 110 per skip.

801.3 The use of skips for matter other than garbage - per 24 hrs or part thereof - AED 220 per skip.

801.4 Should ships require additional skips, charges of AED 110 per skip - per 24 hrs or part thereof will apply, along with an AED 220 fee for each move associated with the positioning and/or emptying of the skip.

801.5 Pest Control Treatment Service Per Vessel

	Vessel	Charges in AED
a)	Tug boats & supply boats	610
b)	Vessels up to 2,500 Ton (GRT)	910
c)	Vessels from 2,501 to 6,000 Tons (GRT)	1,210
d)	Vessels from 6,001 to 12,000 Tons (GRT)	1,430
e)	Vessels from 12,001 to 25,000 Tons (GRT)	1,815
f)	Vessels from 25,001 to 50,000 Tons (GRT)	2,750
g)	Vessels from 50,001 to 120,000 Tons (GRT)	4,400
h)	Vessels over 120,000 Tons (GRT)	5,500
i)	Passenger Vessels	Rates to be submitted upon request.

802 HAZARDOUS CONTAINERS

802.1

a) Containers with undeclared, poorly stowed or incorrectly packaged dangerous goods will receive fines at the discretion of the Port Authority.

b) Container with non-labelling, wrong labelling, incomplete labelling and any IMDG violation will receive fine at the discretion of the Port Authority of AED 2,400 per Container.

Rules and regulations for Storage, Handling and Transportation of Temperature Controlled IMDG and Non-Hazardous Cargo

1) IMDG Class 1:

a) Class 1 Cargo for Dubai Importation will be accepted within Dubai Ports only on direct delivery basis during the summer months.

b) IMDG Class 1 Cargo which requires special storage temperature as per IMDG code and their manufacturer's requirements shall be stored in accordance with their respective requirements to ensure that at no given time does the storage temperature of these Cargo is exceeded.

c) Export Containers will be accepted within the Dubai Port limits only on the day of exportation/ shipment loading.

2) Gas Lighters, IMO Class 2.1, UN 1057:

- a) Gas lighters in Containers or Break-bulk for Dubai Importation will be accepted within Dubai Ports only on direct delivery basis during the summer months.
- b) Gas lighter exported through Dubai Ports in dry Containers will be accepted within the Dubai Port limits only on the day of exportation/ shipment loading.
- c) Transshipment Containers carrying gas lighters will be accepted within Dubai Ports provided they are stored in reefer Containers.

3) Class 2.1, 2.2, 3, 4.1, 4.2 and 5.1:

Any Cargo classified under above titled groups which requires special storage temperature as per IMDG code and their manufacturer's requirements shall be stored in accordance with their respective requirements to ensure that at no given time does the storage temperature of these Cargo is exceeded.

4) All other IMDG Classes:

Any Cargo which is classified under IMDG code groups and which requires special storage temperature as per the IMDG code and their manufacturer's requirements shall be stored in accordance with their respective requirements to ensure that at no given time does the storage temperature of this Cargo is exceeded.

5) Non-Hazardous Cargo:

a) Any non-hazardous Cargo which has a limitation on its storage temperature as per its manufacturer's requirements shall be stored in accordance with their requirements to ensure that at no given time does the storage temperature of the Cargo is exceeded.

Where the IMDG code or Manufacturers storage, handling and transportation requirements are conflicting, the more stringent safety measures shall be applicable.

Cross stuffing operation involving all those IMDG listed Cargoes which requires special storage or handling temperature will not be accepted within Dubai Ports unless adequate and appropriate safety measures are available to ensure such operations are carried out as safe as reasonably practicable in accordance with the applicable IMDG code, Manufacturers and EHS requirements.

The concerned shipping line, agent will be held fully accountable for any incident, damage or leakage that may occur during the storage of these above mentioned hazardous and non-hazardous Cargoes within Dubai Ports' jurisdiction.

Any contravention of these above mentioned requirements may result in appropriate sanction which may also include imposition of fines against the violator.

All relevant and applicable IMDG Code and Ports EHS requirements should be strictly followed at all times.

802.2 Leaking Containers

Any Container found leaking shall be shifted to "Leaking Container Area "(LCA) where it will be under the Port authority's supervision. After inspection, if necessary, hazmat operation shall be carried as per "Environment Health and Safety – EHS" regulations and Tariff.

Note: Storage and leaking area will be charged as per EHS Tariff

For a Container shifted to leaking Container area and the source of leakage is found to be rain/sea water, shifting and inspection charges shall not be raised.

All charges will be billed to the respective shipping agent.

	Particulars	Unit	AED
1	Training - Ship Repair Supervisor	Per person	600
2	Training - Surveyor	Per person	1,000
3	Training - Safety Officer	Per person	1,800
4	Training - Permit Work system	Per person	600
5	Training - Marine Terminal Safety	Per person	1,000
6	Training - IMDG Awareness	Per person	1,000
7	Training - 3rd Party safety induction: Supervisor	Per person	300
8	Training - 3rd Party safety induction: Labourers	Per person	100
9	Leaking Container Inspection: Non Hazardous	Per Container	200
10	Leaking Container Inspection: Hazardous	Per Container	300
11	Leaking Container Storage: Non Hazardous (Upto 7 days)	Per Container per day	200
12	Leaking Container Storage: Non Hazardous (Over 7 days)	Per Container per day	1,000
13	Leaking Container Storage: Hazardous (Upto 7 days)	Per Container per day	500
14	Leaking Container Storage: Hazardous (Over 7 days)	Per Container per day	1,200
15	Commission on Hazmat operations (Min AED 500/-)	%age of 3rd Party Charges	10%
16	Inspection - Substandard ships	Per Inspection	2,000
17	Re-inspection - Substandard ships	Per Inspection	2,000
18	Approval charges - Ship Repair Company	Per company per annum	2,500
19	Approval charges - Ship Survey Company	Per company per annum	1,500
20	Approval charges - Bunker Supplier Company	Per company per annum	2,000
21	Approval charges - Diving Company	Per company per annum	1,500
22	EHS Inspection on Bunker Barge	Per Inspection	1,500
23	Hot Work Permit Book	Per Permit book	100

803 EHS Tariff (Excluding Penalties) 2008

Sr No	Particulars	Unit	Charges in AED
1	Training - Ship Repair Supervisor	Per person	600
2	Training - Surveyor	Per person	1,000
3	Training - Safety Officer	Per person	1,800
4	Training - Permit Work system	Per person	600
5	Training - Marine Terminal Safety	Per person	1,000
6	Training - IMDG Awareness	Per person	1,000
7	Training - 3rd Party safety induction: Supervisor	Per person	300
8	Training - 3rd Party safety induction: Laborers	Per person	100
9	Leaking Container Inspection: Non Hazardous	Per Container	200
10	Leaking Container Inspection: Hazardous	Per Container	300
11	Leaking Container Storage: Non Hazardous (Upto 7 days)	Per Container per day	200
12	Leaking Container Storage: Non Hazardous (Over 7 days)	Per Container per day	1,000
13	Leaking Container Storage: Hazardous (Upto 7 days)	Per Container per day	500
14	Leaking Container Storage: Hazardous (Over 7 days)	Per Container per day	1,200
15	Commission on Hazmat operations (Min AED 500/-)	%age of 3rd Party Charges	10%
16	Inspection - Substandard ships	Per Inspection	2,000
17	Re-inspection - Substandard ships	Per Inspection	2,000
18	Approval charges - Ship Repair Company	Per company per annum	2,500
19	Approval charges - Ship Survey Company	Per company per annum	1,500
20	Approval charges - Bunker Supplier Company	Per company per annum	2,000
21	Approval charges - Diving Company	Per company per annum	1,500
22	EHS Inspection on Bunker Barge	Per Inspection	1,500
23	Hot Work Permit Book	Per Permit book	100

EHS Contact

Tel : +971 4 881 1881

Fax: +971 4 881 7023

804 FIRE AND SECURITY GUARD STAND BY CHARGES

In an emergency, if stand by Fire and/or Security or other services are required, following charges shall apply.

		Charges in AED
a)	Fireman watch	80 per man hour
b)	Fire tender	1,220 per hour per vehicle
c)	Ambulance	610 per hour per vehicle
d)	Security	50 per man-hour per guard

Gretelina Castañeda Sánchez

De: Federico Naveira <serviciosbuques@puertoderosario.com.ar>
Enviado el: Jueves, 06 de Junio de 2013 01:47 p.m.
Para: Gretelina Castañeda Sánchez
Asunto: RE: SERVICIO DE BARRERA DE CONTENCIÓN
Datos adjuntos: TARIFAS SERV. BUQUES.xls

Buenas tardes Gretelina.

El concepto "Barrera de Contención" hace referencia al servicio preventivo antiderrame de aceites e hidrocarburos, el costo es de u\$s 500 (más IVA si correspondiere). Dicho valor es en día y horario hábil, es decir, de lunes a viernes de 0600 hs a 1800 hs y sábados de 0600 hs a 1200 hs, luego ese valor se incrementa 50% de lunes a viernes de 1800 hs a 0600 hs y 100% los sábados después de las 1200 hs hasta el lunes a las 0600 hs.

En caso de que un servicio comience día y hora hábil y finalice en alguno de los inhábiles, el costo se prorroga, siempre teniendo como base los u\$s 500 por día.-

Adjunto al presente tarifario de servicios a buques.-

Saludos cordiales,

Federico Naveira
Giro Buques y Servicios
Cel.: (0341) 156525898
Nextel: 267*451



TERMINAL **PUERTO ROSARIO**
Av. Belgrano 2015 - 2000 Rosario
Tel: 54 0341 485 5438 (rotativa)
www.puertoderosario.com.ar

De: Gretelina Castañeda Sánchez [<mailto:gcastaneda@ositran.gob.pe>]
Enviado el: jueves, 06 de junio de 2013 15:25
Para: Federico Naveira
Asunto: SERVICIO DE BARRERA DE CONTENCIÓN

Estimado Federico:

Tal como hablamos hace unos minutos, tengo a bien solicitarle la tarifa del servicio de uso de "Barrera de Contención" que se hace mención en la web del terminal. Del mismo modo, agradecería me explique la unidad de cobro, es decir, si el servicio se cobra en relación al tiempo de utilización de la barrera (día o fracción) o dependiendo de la dimensión de la nave y la carga que este transporta.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Gretel Castañeda

TARIFAS SERVICIOS BUQUES

	HABIL	INHABIL 50%	INHABIL 100%
PERSONAL AMARRE O DESAMARRE DE TIERRA PARA BUQUES	2 250,00 USD	TARIFA PLANA	
LANCHA PARA AMARRE-BUQUES	1 640,00 USD	TARIFA PLANA	
PERSONAL AMARRE O DESAMARRE DE TIERRA HASTA 100 MTS. ESLORA	500,00 USD	750,00 USD	1 000,00 USD
PERSONAL AMARRE O DESAMARRE DE TIERRA POR BARCAZA SOBRE MUELLE	300,00 USD	450,00 USD	600,00 USD
PERSONAL AMARRE O DESAMARRE DE TIERRA HASTA 50 MTS. ESLORA	200,00 USD	300,00 USD	400,00 USD
SERVICIO DE ESCALA (INCLUYE AUTOELEVADOR DE ASISTENCIA)	300,00 USD	POR DIA	
USO DE MUELLE BUQUES TRN MAYOR 900 TN	0,30 USD X TRN X DIA		
USO DE MUELLE BUQUES TRN MENOR 900 TN	150,00 USD	POR DIA	
DISPOSITIVO ESPECIAL DE SEGURIDAD POR TIPO DE CARGA (SI CORRESPONDIERE)	1 500,00 USD	POR DIA	
SERVICIO DE SEGURIDAD ACCESO A ESCALA (SI SE SOLICITA)	500,00 USD	POR DIA	
BARRERA DE CONTENCIÓN	500,00 USD	750,00 USD	1 000,00 USD
CANON INGRESO DE CAMIONETAS PROVISIONES VIVERES O REPUESTOS	50,00 USD	75,00 USD	100,00 USD
CANON INGRESO DE CAMIONES PROVISIONES RANCHO SUPERIOR A US\$ 5,000	1% DEL TOTAL DEL RANCHO	1,5% DEL RANCHO	2% DEL RANCHO
CANON INGRESO DE CAMIONES PROVISIONES VIVERES O REPUESTOS	100,00 USD	150,00 USD	200,00 USD
CANON INGRESO DE CAMIONES PROVISIONES RANCHO SUPERIOR A US\$ 10,000	1% DEL TOTAL DEL RANCHO	1,5% DEL RANCHO	2% DEL RANCHO
CANON INGRESO DE CARRETONES C/REPUESTOS	SOLICITAR COTIZACION		
CANON INGRESO DE CAMIONES COMBUSTIBLE	100,00 USD	150,00 USD	200,00 USD
CANON INGRESO DE CAMIONES LUBRICANTES	200,00 USD	300,00 USD	400,00 USD
CANON INGRESO DE LUBRICANTES EN TAMBORES + GRUA X 2HS	700,00 USD	800,00 USD	900,00 USD
LANCHA LECTURA DE CALADOS / DRAFT CADA 2 HS	520,00 USD	TARIFA PLANA	
AGUA POTABLE X METRO CUBICO	10,00 USD	15,00 USD	20,00 USD
ENERGIA ELECTRICA 220 V X DIA	100,00 USD	POR DIA	
GENERADOR ELECTRICO X DIA	500,00 USD	POR DIA	
ENERGIA ELECTRICA 380 V C/MEDIDOR	0,25 USD	POR KILOWATTS	
GRUAS HASTA 40 TN	250,00 USD	POR HORA	(MINIMO 12 HS)
GRUAS DE 40 TN HASTA 88 TN	300,00 USD	POR HORA	(MINIMO 12 HS)
GRUAS DE 90 HASTA 119 TN	400,00 USD	POR HORA	(MINIMO 12 HS)
GRUAS DE 120 TN HASTA 200 TN	600,00 USD	POR HORA	(MINIMO 48 HS)
GRUAS MAYORES A 200 TN	SOLICITAR COTIZACION		
GRUA GOTTWALD MOD 6407	1 000,00 USD	POR HORA	(MINIMO 6 HS)
GRUA GOTTWALD MOD 2807	2 000,00 USD	POR HORA	(MINIMO 6 HS)
RETIRO DE RESIDUOS SOLIDOS CON CERTIFICADO CABOTAJE	1 200,00 USD	POR 3 MTS. CUBICOS	M3 ADI. US\$ 200,00
CANON INGRESO CAMION/LANCHA RETIRO DE RESIDUOS CABOTAJE	240,00 USD	TARIFA PLANA	
CANON INGRESO CAMION/LANCHA RETIRO DE RESIDUOS EXTRANJEROS	320,00 USD	TARIFA PLANA	
RETIRO DE SLOP X CAMION CON CERTIFICADO	1 800,00 USD	POR CAMION	
RETIRO DE SLUDGE Y LAVAZA POR CAMION CON CERTIFICADO	2 000,00 USD	POR CAMION	
LANCHA + GRUA PROVISIONES RADA ROSARIO	2 000,00 USD	TARIFA PLANA	POR VIAJE C/3 HS

HABIL // INHABIL 50% // INHABIL 100%	Lun-Vie 0600 - 1800 hs // Sab-0600 - 1200 hs	Lun-Vie 0600-0600 hs	Sab desp del 200 - Dom 2400 hs // Fiestas 2400 hs
--------------------------------------	--	----------------------	---

TARIFAS SIN IVA EXPRESADA EN DOLARES ESTADOUNIDENSES

Gretelina Castañeda Sánchez

De: Oscar Nuñez <onunez@sea.pe>
Enviado el: Miércoles, 05 de Junio de 2013 12:40 p.m.
Para: Gretelina Castañeda Sánchez
CC: Oscar Nuñez; Oscar Nuñez
Asunto: ORDH SEA
Datos adjuntos: CARTA PRESENTACIÓN ORDH SEA.PDF; EQUIPOS ORDH SEA.PDF; LICENCIA DE OPERACIÓN.PDF

Importancia: Alta

Cordial saludo señorita Castañeda, en relación a lo conversado le indico que nuestras tarifas para el servicio de despliegue de barreras de contención para prevención de derrames de hidrocarburos en operaciones de transferencia de mercancías peligrosas en Terminales portuarios, están en el rango de 700.00 a 800.00 dólares americanos más IGV por día o fracción de día. Pasadas las 24 horas a razón de 30.00 a 34.00 dólares americanos más IGV por hora adicional.

Nuestro servicio considera lo siguiente:

1. (1) lancha para despliegue/repliegue barreras de contención.
2. (5) especialistas en respuesta ante derrames.
3. 250 a 300 metros de barreras de contención de flotación sólida para aguas interiores de 18" o 24".
4. (1) kit de emergencia.

En adición adjunto la siguiente información:

1. Carta de Presentación.
2. Detalle Técnico equipamiento ORDH SEA.
3. Licencia de Operación.

Slds

Oscar NÚÑEZ Rodríguez
Director
Servicios Energéticos Ambientales S.R.L.
Empresa del Grupo Energy Services del Perú

onunez@sea.pe
O + 51 1 2071700
M + 511 98140-5635
M + 511 98919-1673



ORGANIZACIÓN DE RESPUESTA ANTE DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y DERIVADOS (ORDH) SERVICIOS ENERGÉTICOS AMBIENTALES – ORDH SEA

HISTORIAL DE NUESTRA EMPRESA

SERVICIOS ENERGETICOS AMBIENTALES S.R.L (SEA) es la primera ORDH (Organización de Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos) formalmente equipada y constituida en el Peru. **SEA**, es una empresa prestadora de servicios de prevención y combate a derrames de petróleo y derivados que actúa en conjunto con sus socios tecnológicos a través de los cuales engloba una completa cartera de actividades:

- Fabricación de equipos.
- Estudios Técnicos Ambientales.
- Análisis de Riesgo.
- Mapas de Sensibilidad.
- Planes de Contingencia.
- Asimismo planificamos y ejecutamos acciones de prevención contra la contaminación ambiental en mar y tierra.

ORDH SEA, cuenta con personal certificado, altamente calificado y en entrenamiento constante, en el uso de técnicas y estrategias de combate a derrames de hidrocarburos y derivados, asimismo con equipos de última generación adquiridos luego de una consultoría que consideró las condiciones para su operación en las diferentes zonas y puertos del país, así como las características de los hidrocarburos con riesgo a ocasionar contaminación del medio ambiente en bahías, puertos, ríos, lagos, etc.

Nuestro personal dedicado y entrenado, nuestros socios tecnológicos, nuestros equipos y servicios, conforman un equipo disciplinado que representa una real y efectiva opción de respuesta para la atención de contingencias ambientales en sus operaciones en todo el territorio nacional.



ORDH SEA, cuenta con una Base de Atención a Emergencias Ambientales, localizada en el SIMA CALLAO, la cual está dotada con personal especialista, equipos de contención, recuperación, materiales absorbentes, bombas, accesorios, etc. lista a ser desplegada para la respuesta ante contingencias por derrames de sustancias contaminantes, hidrocarburos y derivados en ambientes terrestres y acuáticos; las 24 horas del día, los 7 días de la semana y los 365 días del año, a la zona donde pudiera ocurrir una contingencia, a requerimiento de la Autoridad Marítima o de algún cliente particular.

ORDH SEA, mantiene un Convenio Técnico-Operativo con la Organización de Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos AMERICAN POLLUTION CONTROL CORP. (AMPOL), empresa líder a nivel mundial en respuesta a contaminación ambiental y propietaria de OIL STOP, fabricante de equipos y productos para el control y combate de la contaminación.

SERVICIOS SEA

Entre los principales servicios ofertados por nuestra empresa, en conjunto con nuestro socio tecnológico, podemos mencionar:

- Actuación en el mercado local en el combate y prevención ante derrames de petróleo y derivados, en los niveles TIER 1, 2 y 3, en cursos hídricos y en tierra;
- Transferencia de emergencia de equipos de combate a contaminación desde la Base de AMPOL-USA, para atender una emergencia local;
- Gestión y Operación de Bases de Atención a Emergencias Ambientales (Callao y Pucallpa).
- Operación de un amplio y completo stock de equipos propios, así como la administración y operación profesional y eficiente de equipos de nuestros clientes;
- Mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos y materiales, propios o de nuestros clientes;
- Mantenimiento de bases de datos actualizadas sobre las utilidades y equipos en operación en todo el mundo;
- Mano de obra fija y especializada destinada en cada uno de los Centros de atención a emergencias ambientales, preparada diariamente para atender emergencias - 7 días por semana, 30 días por mes y 365 días por año;
- Operación y equipamiento de embarcaciones para el combate de derrames de hidrocarburos.



- Servicio de despliegue y repliegue de barreras en terminales de acuerdo a las normas vigentes, y de acción rápida para atención a emergencias, con personal preparado especialmente para este tipo de contingencias.
- Desarrollo y oferta de cursos y ejercicios para entrenamiento de equipos de emergencia de las empresas;
- Teléfono de emergencias (HOT LINE), que atiende durante 24 horas por día, 7 días por semana, para emergencias.
- Equipamiento de emergencia para embarcaciones en la atención a contingencias ambientales.

CAPACIDADES SEA

Tenemos la capacidad para movilizar y desplegar a nivel nacional, nuestros equipos garantizando una respuesta rápida y efectiva así como una amplia capacidad logística para sostener nuestras operaciones. De esta forma, contamos con los medios y la capacidad de brindar el servicio de respuesta inmediata ante derrames de hidrocarburos.

EQUIPOS DISPONIBLES PARA LOS SOCIOS

- Barreras flotación sólida 2100 metros

Total barreras: 2100 metros

- 2 Lamor Heavy Oil skimmers capacidad 90m³ cada uno.
- 2Lamor MM12 systems c/stone catchers 12m³ cada uno.
- 2 Lamor rock cleaner 12m³ cada uno.
- 1 Crucial Skimmer System, 35 m³.
- Total skimmers: 7

Total capacidad de recuperación: 263 m³ por hora

- Almacenamiento Temporal
- 2 tanques colapsables de 12 m³ LCT12
- 2 tanques colapsables de 25 m³ LCT 25

Total almacenamiento flotante: 74 m³

- 2 Sistemas de aplicación de dispersantes
- Embarcaciones para respuesta a contingencias.



- Sistemas de bombeo.
- Bombas de transferencia.
- Fuentes de Poder.

BENEFICIOS PARA LOS SOCIOS

- Mantener los equipos y personal de SEA, como parte de su Plan de Contingencia por derrames de hidrocarburos y derivados.
- Disponibilidad local (en el país) de una amplia variedad de equipos para atender una contingencia mayor, o como soporte para el plan de contingencia.
- Contamos con DOS (02) Bases de Atenciones a Emergencias Ambientales (Callao y Pucallpa).
- Disponibilidad de personal especializado, certificado y en entrenamiento constante en el uso de los equipos y en atención a derrames.
- Disponibilidad de Asesores expertos (nacionales y extranjeros).
- Nuestro grupo está preparado para responder a problemas ambientales eficientemente y con un concepto distinto y superior desde el punto de vista técnico.
- Ubicación estratégica.
- Personal profesional.
- Alto nivel de entrenamiento.
- Actualización constante.
- Provee una mejora significativa en la disponibilidad, eficacia, y eleva el nivel de la capacidad de respuesta en sus operaciones.
- Capacidad de Movilización inmediata.
- Tarifas de socios en el uso de equipos, materiales y personal especialista.

EXPERIENCIA ORDH SEA

ORDH SEA, es la empresa líder en respuesta a derrames y contaminaciones en el país ya que cuenta localmente con la mayor capacidad de respuesta, contención y recuperación de derrames de hidrocarburos y derivados.

ORDH SEA, fue fundada en Octubre del 2009 por empresarios peruanos ligados a la industria petrolera, con más de 20 años de experiencia en este sector. SEA, es una empresa que forma parte del GRUPO ENERGY, que agrupa un conjunto de empresas



especializadas en petróleo y gas natural (ENERGY SERVICES DEL PERÚ, CLEAN ENERGY, EGP, UPLAND OIL & GAS, UNITED OILFIELD INTERNATIONAL PERÚ)

ORDH SEA, mantiene operativas DOS (2) Bases de Atenciones a Emergencias, la primera ubicada estratégicamente en las instalaciones del SIMA-CALLAO (Base Naval del Callao), posición estratégica que nos brinda la posibilidad de atender en el menor tiempo posible una contingencia en los Terminales, Muelles o en la bahía del puerto Callao; la segunda en la ciudad de Pucallpa, desde donde brindamos servicios de respuesta y equipamiento a embarcaciones fluviales de transporte de hidrocarburos que operan para las diferentes empresas petroleras en la zona de selva.

ORDH SEA, es la única empresa peruana que cuenta con una Licencia de Operación como Organización de Respuesta ante Derrames de Petróleo a nivel nacional, aprobada por la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI), autoridad responsable del control y combate de derrames de hidrocarburos y derivados en el país.

ORDH SEA, forma parte del Comité de Asesoramiento Técnico (CAT) del Plan de Acción Local de Contingencia para el Control y Combate de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, asimismo viene participando de los ejercicios y simulacros organizados por esta Capitanía Guardacostas en los años 2010 y 2011 respectivamente.

CLIENTES

1. SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA – SIMA CALLAO.
2. ENERGY SERVICES DEL PERÚ S.A.C.
3. ODFJELL TERMINALS – DEPÓSITOS QUÍMICOS MINEROS S.A.
4. NAVIERA MIRAFLORES S.A.
5. SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA.
6. PETROLERA TRANSOCEÁNICA S.A.
7. VOPAK PERÚ S.A
8. PERÚ MARINE OIL S.A.C
9. VALE DO RIO DOCE.
10. ALBACORA S.A.
11. BRIMAR SERVICES S.R.L
12. BLUE SEA SERVICE S.A.C



13. MANILA SHIP CHANDLER GENERAL SERVICE S.R.L.
14. UPLAND OIL & GAS LLC SUCURSAL DEL PERÚ.
15. SHANBRA E.I.R.L
16. REPRESENTACIONES NAVIERAS Y ADUANERAS S.A.C – RENADSA.
17. AGENCIA MARÍTIMA NAUTILIUS S.A
18. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ – DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS.

SERVICIOS REALIZADOS

1. Contención, recuperación y disposición final de residuos oleosos y sólidos vertidos en el mar y/o tierra.
2. Servicio de despliegue de barreras de contención y soporte a contingencias en operaciones de transferencia de hidrocarburos de buques tanque en muelle 7 APM TERMINALS, operación VOPAK PERÚ S.A.
3. Servicio de despliegue de barreras de contención y soporte a contingencias en operaciones de transferencia de hidrocarburos a naves y/o remolcadores en muelle 4 APM TERMINALS, operación VOPAK PERÚ S.A.
4. Servicio de despliegue de barreras de contención y soporte a contingencias en operaciones de transferencia de hidrocarburos en bahía del Callao (zona 12).
5. Servicio de despliegue de barreras de contención y soporte a contingencias durante operaciones de transferencia de hidrocarburos en Terminal DP WORLD – Muelle Sur.
6. Servicio de despliegue de barreras de contención y soporte a contingencias durante operaciones de retiro de residuos oleosos en Terminal DP WORLD – Muelle Sur, SIMA-CALLAO y BASE NAVAL DEL CALLAO.
7. Diseño, implementación y operación de un Sistema de Contención y recuperación de residuos oleosos y sólidos durante las operaciones de apertura de los diques del SIMA CALLAO.
8. Servicio de despliegue de barreras de contención en el SIMA-CALLAO.
9. Soporte al Plan de contingencia por derrames del SIMA CALLAO.
10. Limpieza de residuos oleosos y sólidos en la Rada Interior de la Base Naval del Callao.
11. Servicio de despliegue de barreras de contención durante operaciones de transferencia de hidrocarburos de embarcaciones fluviales a bases logísticas de empresas petroleras (selva).



12. Equipamiento de contingencia a embarcaciones fluviales de transporte de hidrocarburos (selva).
13. Entrenamiento, ejercicios y simulacros de contingencias en Bases Logísticas operadas por la empresa ENERGY SERVICES DEL PERÚ S.A.C (selva).
14. Soporte a Plan de Contingencias a empresas petroleras en costa peruana.
15. Mantenimiento preventivo, correctivo y Control de Mantenimiento de equipos de contingencia de clientes.
16. Asesorías especializadas relacionadas al rubro.
17. Comercialización y venta de equipos de contingencia de derrames de hidrocarburos y derivados.
18. Remediación de áreas afectadas por contaminaciones.



Conciencia Ambiental

Por usted, por su empresa, por el planeta

Lima, 08 de Junio 2013

COT-013/2013

Señores

Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público (OSITRAN)

Presente.-

Atención: Srta. Gretel Castañeda
Gerencia de Regulación

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted con la finalidad de saludarlo y presente nuestra cotización según requerimiento:

Nave : Por Confirmar
Lugar : Muelle DP World y APM Terminals
Servicio : **Despliegue de Barreras de Contención**
Para prevención de derrame de hidrocarburos en el mar, Incluye:
01 Supervisor
03 Técnico Maniobrista

Costo por día o fracción de día : **US\$ 800.00 + IGV**

Servicio : Servicio de Lancha continuado
Costo por hora o fracción de hora : **US\$ 30.00 + IGV**
Costo Mínimo : **US\$ 180.00 + IGV**

Sin otro particular, nos despedimos de usted a la espera de sus gratas órdenes.

Atentamente,



Eric Gianfranco Stucchi Arce
Gerente General
CONCIENCIA AMBIENTAL S.R.L.