

<b>ÁREA:</b>	CARGA Y DESCARGA		
<b>TÍTULO:</b>	MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS		
<b>CÓDIGO:</b>	CD-FA-PO-01. Rev. 04	<b>FECHA EDICIÓN:</b>	14 de julio de 2022

# MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS



CONTROL DE MODIFICACIONES			
NÚMERO DE MODIFICACIONES	NÚMERO DE SECCIÓN	FECHA	RESPONSABLE

<b>Elaboración:</b> Jefe de Carga y Descarga	<b>Revisión:</b> Jefe de Prevención de Riesgos	<b>Revisión:</b> Jefa Comercial	<b>Revisión:</b> Jefe de Administración y Finanzas	<b>Aprobación:</b> Gerente General
<b>Nombre:</b> Alberto Hereveri	<b>Nombre:</b> Carlos Teao González	<b>Nombre:</b> Lucia Tepihe Pont	<b>Nombre:</b> Fernando Poblete	<b>Nombre:</b> Luz Zasso Paoa
<b>Fecha:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Fecha:</b>
<b>Firma:</b>	<b>Firma:</b>	<b>Firma:</b>	<b>Firma:</b>	<b>Firma:</b>

Fecha de Vigencia: 01 de octubre de 2022.



## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I</b>	<b>Objetivos, Alcance y Vigencia</b>	6
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>Glosario de Acrónimos y Definiciones</b>	7
2.1	Acrónimos	7
2.2	Definiciones	7
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>Servicios Portuarios Ofrecidos por SASIPA SpA y Responsabilidad</b>	18
3.1	Servicios portuarios por tipo de naves	18
a)	Naves Mercantes de Carga y Naves Especiales	18
b)	Naves Mercantes de Pasajeros	19
3.2	Responsabilidades de las Empresas participantes en los procesos operativos	19
3.2.1	Responsabilidades del rol de SASIPA SpA	20
3.2.2	Responsabilidad del rol del Armador u Operador Naviero y Capitán de la Nave	21
3.2.3	De las responsabilidades antes y durante la transferencia de la carga	22
a)	Responsabilidades del Naviero, Capitán y/o Piloto de Guardia	22
b)	Responsabilidades del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias, Patrón de Barcaza, Supervisor y Jefe de Cubierta de SASIPA a bordo del buque	24
c)	Responsabilidades específicas del Patrón de la Barcaza de SASIPA	24
d)	Responsabilidades al transferir cargas pesadas o sobredimensionadas entre Buque a Barcaza y desde Barcaza al Atracadero	25
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>Planificación de Atención de Naves y Operaciones de Transferencia de la Carga</b>	26
4.1	Planificación Naviera y de Faenas	26
4.1.1	Avisos de Pre-Arribo, Recalada y Fondeo, Libre Plática, Cambio de Fondeo, Emergencias y Zarpe.	26
4.1.2	Documentación y Certificados a presentar por los Buques a la recalada a requerimiento de Autoridades del Puerto	26
4.1.3	Detalle de la carga a presentar por el Capitán al zarpe y arribo	27
4.1.4	Reunión de Seguridad Pre-Descarga	28
4.2	Jornada del Trabajo Portuario	28
4.3	Planificación y ejecución de las operaciones de transferencia de carga	29
4.3.1	Planificación de la Operación de Transferencia de Carga de Buque Mercante a Barcaza	29
4.3.2	Planificación y ejecución de las operaciones de transferencia de carga de Barcaza a Atracadero.	30
<b>CAPÍTULO V</b>	<b>Inspecciones y Permisos</b>	31
5.1	Inspecciones	31

5.1.1	Inspección de seguridad de los aparatos de izado y accesorios de manipulación del Buque y de Tierra.	31
5.1.2	Inspecciones de seguridad de aparatos de izado	31
5.1.3	Inspección de seguridad de bultos o unidades de transporte de la carga general fraccionada	32
5.1.4	Inspección de seguridad de los bultos o unidades de transporte de la carga peligrosa (Código IMDG)	33
5.1.5	Inspección de seguridad de la carga pesada y sobredimensionada	34
5.1.6	Control de seguridad diaria de los aparatos de izado, de las maniobras y utilería de descarga	35
5.1.7	Inspección de seguridad del acceso al Buque de los Trabajadores Portuarios	35
5.1.8	Inspección a los Servicios de Bienestar para los Trabajadores Portuarios a bordo de los Buques	36
5.1.9	Inspección a las defensas y espías de amarre, para el abarloadoamiento y transferencia de carga segura de Buque a Barcaza	36
5.2.0	Disponibilidad permanente abordaje de tripulante con curso aprobado en primeros auxilios durante la faena de transferencia de carga y pasajeros	36
5.2	Permisos	36
5.2.1	Requisitos de EPP para ingresar al Atracadero Hanga Piko y a los Buques	36
5.2.2	Faenas de Provisiones a los Buques	37
5.2.3	Faenas de entrega Combustible a los Buques	37
5.2.4	Faena de entrega de Agua para los Buques	37
<b>CAPÍTULO VI Procedimientos de Facturación, Cobranza y Crédito de Carga, Descarga y Otros</b>		<b>38</b>
6.1	Introducción	38
6.2	Definiciones y abreviaturas	38
6.3	Marco conceptual	39
6.3.1	Servicio de Barcaza	39
6.3.2	Otras prestaciones de servicios o venta de bienes ocasionales	40
6.4	Políticas de cobranza	40
6.4.1	Políticas de cobranza servicio de carga y descarga de mercancías	40
6.5	Políticas de crédito	40
6.6	Procedimiento de cobranza	41
6.6.1	Descripción del procedimiento de cobranza por servicios de barcaza	41
ANEXO 1: Tarifas por Servicios Portuarios Hanga Piko		42
A.	Tarifas de Transferencia de Cargas	42
B.	Tarifas de Transferencia de Pasajeros	43
C.	Tarifas de almacenaje en Muelle Hanga Piko	44
C.1	Almacenamiento de carga general y peligrosa en Muelle Hanga Piko	44





	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

Tabla A ..... Permanencia de la carga en los primeros 30 días ..... 44

Tabla B ..... Permanencia de la carga después de los 30 días ..... 44




	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## INTRODUCCIÓN

SASIPA SpA, posee la concesión marítima para administrar un sector del borde costero de Hanga Piko, donde se encuentran las instalaciones portuarias del atracadero y varadero de Barcazas, patios de respaldo para el acopio de cargas y una bodega para el almacenamiento bajo techo de mercancías, con el objeto de ejercer la función de Administrador Portuario para la atención de los buques, la transferencia de carga, y así contribuir a dar una continuidad eficaz y eficiente a la cadena logística de aprovisionamiento de Isla de Pascua.

En ese contexto, para cumplir con el objeto de Administrador Portuario mencionado, SASIPA SpA establece en el presente Manual de Operaciones Marítimo-Portuarios las disposiciones y procedimientos que rigen las operaciones y la prestación de los servicios que le corresponde realizar.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO I Objetivos, Alcance y Vigencia

### Objetivo

El objetivo del presente Manual de Operaciones es establecer y difundir las disposiciones y procedimientos que rigen las operaciones y la prestación de los servicios Marítimo-Portuarios realizados por SASIPA SpA en Hanga Piko a todos los clientes, usuarios y las Empresas vinculadas con el transporte de la carga que participan en la cadena logística de envíos de mercancías desde el Continente a la Isla de Pascua y viceversa, tales como: Fabricantes, Expedidores, Porteadores, *Freight Forwarders*, Agencias de Naves, Agencias de Muellaje, Instalaciones Portuarias, Armadores u Operadores de Naves, Fletadores, Capitanes de Buques y Consignatarios de la carga.

El ámbito de aplicación de los servicios Marítimo-Portuarios de SASIPA SpA son los que corresponde a la transferencia de carga de buque a barcaza y de barcaza a tierra, y viceversa, y aquellos que se prestan en el Recinto Portuario de Hanga Piko.

### Alcance


El alcance del presente Manual de Operaciones Marítimo-Portuarios de SASIPA abarca los aspectos normativos, operativos, documentales, tarifarios y de responsabilidades de los actores que participan en la trazabilidad logística del suministro de productos desde el fabricante o expedidor en el continente hasta el consignatario o destinatario de la carga en destino final en Isla de Pascua, sin perjuicio de las disposiciones legales vigentes generales y especiales en materia de responsabilidad. El Manual de Operaciones recoge, además, la aplicación de las buenas prácticas de seguridad utilizadas en el transporte marítimo de estas cargas en base a la reglamentación marítima y portuarianacional e internacional, las que están contenidas en detalle en el Reglamento de Coordinación y Operaciones de Hanga Piko.

En este contexto, los contratantes Armadores, Agentes de Naves y Empresas Marítimas deben solicitar la prestación de los servicios y cumplir con sus obligaciones en los términos establecidos en el presente Manual de Operaciones. Del mismo modo, SASIPA SpA prestará sus servicios de conformidad a sus disposiciones y obligaciones detalladas en el presente Manual de Operaciones.

### Vigencia

El Presente Manual de Operaciones, regirá a contar del 01 de octubre del año 2022.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO II Glosario de Acrónimos y Definiciones

### 2.1 Acrónimos.

CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.

CÓDIGO PBIP: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias de la ONU.

CÓDIGO IMDG: Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, de la ONU.

CÓDIGO ISM: Código internacional de gestión de la seguridad, de la ONU.

CSC: Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, de la ONU.

DIRECTEMAR: Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante.

DIRSOMAR: Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OMI: Organización Marítima Internacional

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

SASIPA SpA: Sociedad Agrícola y Servicios Isla de Pascua, Sociedad por Acciones.

SOLAS: Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, ONU.

SWL: Carga máxima segura (*Safety Weight Load*)

SHOA: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

### 2.2 Definiciones.

Abarloamiento: Maniobra náutica de atraque de una nave a otra que se encuentra fondeada a la gira.


Accidente del Trabajo: Toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte. Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo.

Accidente Marítimo: Una varada en las proximidades de la isla, abordaje u otro siniestro de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque, su cargamento o al medio ambiente.

Actividad de Buque a Buque: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro.

Administrador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un Recinto Portuario, Instalación Portuaria o terminal marítimo. *Para los efectos del presente Manual de Operaciones, está referido a la Sociedad Agrícola y Servicios Isla de Pascua, SASIPA SpA.*

Agente de Estiba y Desestiba (o Empresa de Muellaje): Aquel que cumpliendo con las condiciones establecidas en el artículo 3° del DS (Trabajo) N°48, de 1986, contrate a uno o más trabajadores portuarios eventuales, con el objeto de efectuar la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre y viceversa. *Para los efectos del presente Manual de Operaciones, estaría referido a la Sociedad Agrícola y Servicios Isla de Pascua, SASIPA SpA.*

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

**Agentes de Naves:** Son las personas naturales o jurídicas chilenas, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación. Puede ejercer esta función el propio Capitán del Buque Mercante de tráfico de cabotaje.

**Almacenes:** Son recintos cerrados administrados por una entidad fiscal o privada en la que se almacena la carga hasta que es retirada por los consignatarios o embarcada en una nave. En la mayoría de los puertos chilenos opera el sistema de retiro directo, es decir, la carga es retirada por los consignatarios desde el costado de la nave.

**Aparejo de Izado:** Incluye todo aparejo de manipulación fijo o móvil, utilizado en tierra o a bordo del buque para suspender, elevar y descender cargas y para trasladarlas, en suspensión o sostenidas, de una posición a otra.

**Área Fondeo de Cuarentena:** Es el estado o condición de un buque fondeado a la gira o de un contenedor, durante el tiempo en que se le aplican las medidas dispuestas por la autoridad sanitaria para prevenir la propagación de la enfermedad, de sus reservorios o de sus vectores.

**Armador:** Persona física o jurídica propietaria del buque, o la que, sin serlo, lo tiene en fletamento. En cualquiera de los casos, es el que acondiciona el buque para su explotación, obteniendo rendimiento del flete de las mercancías o transporte de pasajeros.

**Arribo:** Es la llegada a puerto de un buque.

**Arrumaje:** Colocación transitoria de la mercancía en áreas cercanas a la nave.

**Atraque:** Operación náutica de conducir la Barcaza de transbordo hasta el frente de atraque del

Atracadero Multipropósito Hanga Piko para proceder a su amarre.

**Autoridad Marítima:** El Director General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.

**Autoridad Designada:** La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto responsables de la implantación del Código PBIP relativas a la protección de las instalaciones portuarias y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.


**Basuras:** Toda clase de restos de comida, así como residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajos rutinarios de la nave o artefacto naval, en condiciones normales de servicio.

**Buque:** Toda nave apta para la navegación marítima, incluidos los artefactos navales.

**Buque de Carga:** Todo buque que no sea buque de pasaje.

**Cabotaje:** Transporte marítimo de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país.

**Calado:** Distancia vertical medida desde la línea base de trazado, a media eslora, hasta la flotación que

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

se considere.

**Capitán:** Es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en la Ley de Navegación y demás normas legales relativas al capitán.

**Capitán de Puerto:** La persona responsable de la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, además de la protección del medio ambiente marino por la contaminación de fuentes terrestres y buques. Es el coordinador de incidentes para todas las emergencias ocurridas en los puertos y actúa como jefe de escena en caso de derrames de hidrocarburos o sustancias perjudiciales y activación del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo.

**Carga:** Todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones de abordaje, piezas de recambio, pertrechos y aparejos.

**Carga Consolidada:** Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores, siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de embarque.

**Carga Fraccionada:** Carga sólida o líquida movilizada en forma envasada, embalada o en piezas sueltas.

**Carga Peligrosa:** Son todas aquellas clasificadas como tal en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, Código IMDG de la Organización Marítima Internacional (OMI). La expresión cargas peligrosas incluye cualquier embalaje/envase vacío que no se haya limpiado, tales como contenedores cisterna, receptáculos, recipientes intermedios para gránulos, embalajes/envases para gránulos, cisternas portátiles o vehículos cisterna, que contuvieran previamente cargas peligrosas, a menos que los residuos dejados por las cargas peligrosas se hayan limpiado debidamente de los embalajes/envases y se hayan purgado los vapores a fin de eliminar cualquier riesgo, o que tales embalajes/envases se hayan llenado con una sustancia que no se haya clasificado como peligrosa.

**Carga Pesada:** Son todas aquellas que para su descarga requerirá el uso de grúas o plumas acopladas del buque o grúa del muelle y su peso sea superior a 12 toneladas y hasta 17 toneladas máximo por bulto.


**Carga sobredimensionada:** Son todas aquellas que sobrepasa las medidas de un contenedor marítimo de 20 pies.

**Carga Rodante:** Vehículos de transporte de personas o carga, así como equipos rodantes destinados para la agricultura, minería u otras actividades, movilizadas por sus propios medios. Si se encuentran activadas sus baterías y contienen líquido inflamable como combustible en sus estanques, serán considerados para su transporte y manipulación como carga peligrosa.

**Cargador:** Se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entregue efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

**Certificado de Arrumazón:** Documento que acredita que las mercancías peligrosas expedidas en un



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

vehículo o en un contenedor fueron arrumadas en los mismos cuando estos se encontraban limpios y secos, que son mercancías compatibles entre sí, que los bultos se encontraban en buen estado aparente y que han sido adecuadamente arrumadas y trincadas.

**Código IMDG:** Es el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, transportadas en bultos sueltos o al interior de los contenedores de la ONU.

**Código PBIP:** Código Internacional de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de la ONU.

**Compañía:** El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado la obligación y responsabilidad estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad. Código ISM de la ONU.

**Concesión Marítima:** Las que se otorgan sobre bienes nacionales de uso público o bienes fiscales cuyo control, fiscalización y supervigilancia corresponde al Ministerio de Defensa Nacional, cualquiera sea el uso a que se destine la concesión y el lugar en que se encuentren ubicados los bienes.

**Consignatario:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

**Contrato de Transporte:** Acuerdo por medio del cual un "Porteador" o "Transportador" llámese Armador, Agente Naviero o Fletador se compromete con el dueño de la carga directamente o a través de un Embarcador (*Freight Forwarder*) o de un Agente de Aduana a transportar una carga desde un puerto de origen hasta un puerto de destino por el pago de una suma denominada flete.

**Contrato de Trabajadores Portuarios Eventuales:** Es el que celebra el trabajador portuario con un empleador, en virtud de cual aquél conviene en ejecutar una o más labores específicas y transitorias de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, a bordo de las naves, artefactos navales y recintos portuarios y cuya duración no es superior a veinte días.


**Contrato de Transporte Marítimo:** Es aquél en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

**Contenedor:** Es un embalaje para transporte que reúne las siguientes características:

- a) De material duradero y, por lo tanto, de resistencia para permitir su empleo repetido.
- b) Especialmente diseñado para facilitar el transporte de mercaderías en uno o varios tipos de vehículos, sin necesidad de operaciones intermedias de embalaje o desembalado.
- c) Con dispositivos que facilite su manejo, particularmente durante el transbordo de un vehículo a otro.
- d) Fabricado de manera que resulte fácil de llenar y vaciar.

**Contramaestre:** Es el superior jerárquico inmediato de los tripulantes en un buque.

**Convenio SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, ratificado y vigente en el país incluidas sus enmiendas.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

**Correo:** Correspondencia y demás objetos confiados por las administraciones postales para ser remitidas a otras administraciones postales.

**Curso Básico en Seguridad en Faenas Portuarias:** Aquel que tiene por objeto entregar a los trabajadores portuarios conocimientos básicos para una mayor seguridad en el desempeño de sus labores.

**Dársena:** Zona abrigada de un puerto por la construcción de un molo de abrigo o por la excavación del terreno de la costa.

**Declaración General:** Es el documento que suministra la información exigida por la Autoridad Marítima respecto de la nave, en el momento de su recepción o despacho.

**Declaración Marítima de Sanidad:** La que el Capitán de un buque, al arribo al primer puerto de escala del territorio nacional, debe llenar y remitir a la autoridad sanitaria informando sobre el estado de salud abordo, refrendada por el médico de abordo si lo hubiere como en el caso de los buques de pasaje.

**Desratización:** Es la operación de fumigaciones practicadas en buques para eliminar ratas y sus parásitos.

**Desabarloamiento:** Operación de desatraque de una nave con otra nave.

**Desatraque:** Operación náutica inversa al atraque de una nave con un sitio en tierra.


**Desconsolidación de Carga:** Vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.

**Embalaje/envasado:** modo de transporte de la carga peligrosa en embalaje/envase certificado por la autoridad marítima, como cilindros de gas licuado, recipientes intermedios para gráneles (RIG), cisternas portátiles, contenedores a granel, vehículos motorizados u otras unidades de transporte en bultos.

**Embarcadero/Atracadero:** Instalación en la costa, destinada al embarque y desembarque de pasajeros o carga a través de embarcaciones menores.

**Empresa de Muellaje:** El empleador que cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 3° del Decreto Supremo (Trabajo) N°48, de 1986, contrate a uno o más trabajadores portuarios eventuales,



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

con el objeto de efectuar la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre y viceversa.

**Eslora del Buque:** Se refiere al largo de una nave tal como figura en el Certificado de Matrícula.

**Estación Costera:** Estación terrestre del servicio móvil marítimo atendida por la autoridad marítima.

**Estiba y Desestiba:** Las operaciones de recibir, almacenar abordo y entregar la carga que dicha nave flete, como igualmente el transbordo cambio de ubicación de la carga. Como también el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, malecón o medio de transporte.

**Etiqueta:** Marca para cada una de las clases de mercancías peligrosas en bultos, que indican el riesgo por medio de colores y símbolos, que figuran en la introducción general del Código IMDG o en la Norma Chilena Oficial N°2190 Of. 93. Las etiquetas medirán por lo menos 100 mms. Por lado, salvo en el caso de los bultos que, debido a su porte, sólo puedan llevar etiquetas más pequeñas.

**Expedidor:** Se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal o la que entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

**Faena Especial:** Corresponde a Servicios de Carga y Descarga marítima cuya carga, bultos y maquinarias, serán destinados exclusivamente a ejecución de proyectos en Isla de Pascua, con transferencias de carga mayor a 500 metros cúbicos o 500 toneladas. Clasifica también en esta categoría las descargas de buques con capacidad mayor a 3.000 metros cúbicos.

**Factor de Seguridad de Rotura:** Es el valor numérico que se obtiene dividiendo la carga o tensión mínima de rotura de una pieza de equipo por su carga máxima de seguridad certificada.


**Francobordo:** Es la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga.

**Frente de Atraque:** Es la infraestructura de un puerto que corresponde al lugar de atraque y amarre de un buque con sus correspondientes áreas de respaldo y almacenes, cuya finalidad son las operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria.

**Fondeo a la Gira:** Maniobra náutica que realiza el Capitán cuando recalca a puerto y larga su ancla(s) en el punto de fondeo autorizado del recinto portuario del puerto de Hanga Piko.

**Fletador:** En el contrato de fletamento, el que usa la nave puesta a su disposición, según su propia conveniencia, dentro de los términos estipulados.

**Freight Forwarders (Embarcador o Agente de Carga):** es la persona natural o jurídica, chilena o extranjera, que por cuenta del consignante o consignatario de la mercancía y contra el pago de una remuneración, gestiona las operaciones de carga o descarga en el embarque o desembarque

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

internacional de la misma.

Hora de Arribo: Hora a la que un buque fondea en un puerto.

Infraestructura Portuaria:

Está constituida por:

- *Acceso Marítimo*: Canal de acceso, zona de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y la señalización marítima.
- *Zonas de transferencia de carga y de pasajeros*: Dársena de abrigo, áreas de fondeo a la gira, atracaderos o embarcaderos, áreas de almacenamiento y boyas de amarre.

Instalación Portuaria: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la Autoridad Designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

Interfaz buque-puerto: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

Libre Plática: Es la autorización que emite la Autoridad Marítima para permitir el acceso de personas a una nave mercante, para el desembarque de pasajeros y tripulantes y para la ejecución de las faenas de carga y descarga.

Líquido Inflamable: Todo hidrocarburo líquido con un punto de inflamación bajo los 60° Celsius. Ejemplo, bencinas 93-95-97 octanos, kerosene, alcohol, etc.

Manifiesto de Carga: El documento suscrito por el conductor o por los representantes de la empresa de transportes, que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo con exclusión de los efectos postales y de los efectos de los tripulantes y pasajeros.


Manipulación: operación de cargar y descargar un buque, vagón, vehículo, contenedor u otros medios de transporte, efectuar traslados a un depósito o terminal, desde éstos o en el interior de los mismos, o bien dentro de un buque, efectuar transbordos de un buque a otro, u otros modos de transporte.

Manga del Buque: Es el ancho máximo de la nave medido en su sección media, hasta la superficie exterior del casco.

Marinero: Todo tripulante del buque, aparte del Capitán o Patrón y de los oficiales. Se clasifican en marineros de cubierta o de máquinas.

Mercancía: Todo contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Monóxido de Carbono: Gas tóxico, incoloro e inodoro, resultante de una combustión incompleta, que, en recintos cerrados, (como bodegas de buques y almacenes) produce trastornos a los trabajadores, que van desde dolores de cabeza, hasta la muerte. En estos lugares la concentración ambiental por monóxido de carbono, no debe exceder las 40 ppm. o 46 mgr/m<sup>3</sup>.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

Nave: Toda construcción principal destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión. Los vocablos nave, buque o barco se entenderán sinónimos.

Nave Menor: Aquella de 50 o menos toneladas de registro grueso.

Nave Mercante de Carga: Aquella nave mercante que sirve al transporte de carga sea nacional o internacional.

Nave Mercante de Pasaje: Aquella nave mercante que sirve al transporte de más de doce pasajeros, sea nacional o internacional.

Naves Especiales: Aquellas naves que no son de carga ni de pasajeros, tales como pesqueros, yates, científicos, remolcadores y artefactos navales.

Oficial: Tripulante de un buque que está en posesión del título expedido por DIRECTEMAR y que lo acredita como tal.

Oficial de Protección (Security) de la Instalación Portuaria: La persona designada por la Empresa para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, y para la coordinación con los Oficiales de Protección de los Buques y con los Oficiales de las Compañías para la Protección Marítima.

Oficial de Seguridad (Safety) del Buque Mercante: Se refiere a la persona responsable abordo y designada por el Capitán para velar por la seguridad de las operaciones de carga y descarga a bordo del buque.


Oficial de Protección (Security) del Buque: La persona a bordo del buque, responsable ante el Capitán, designada por la Compañía Naviera para responder de la protección del buque, incluidos la implementación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima: La persona designada por la Compañía Naviera para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

Operaciones Portuarias: Se refiere a la entrada, salida, fondeo, abarloadamiento y desabarloadamiento, atraque, desatraque, amarre, desamarre de una nave junto a sus faenas de carga y descarga y aprovisionamientos.

Operador Naviero: La persona que, sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

**Patrón:** Es la persona de nacionalidad chilena que, en posesión del título de tal otorgado por la DIRECTEMAR, está habilitada para el mando de naves menores y determinadas naves especiales mayores.

**Plan de Protección de la Instalación Portuaria:** Un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

**Plan de Protección del Buque:** Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

**Policía Marítima:** Atribución conferida a la autoridad marítima para controlar, fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes referentes a las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.

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

**Prácticos:** Son los profesionales dependientes de DIRECTEMAR, autorizados por ella y ajenos a la dotación de la nave, que asesoran al Capitán, en todo lo relativo a la navegación, las maniobras y a la reglamentación marítima.

**Provisiones y Rancho:** Mercancías destinadas al consumo de pasajeros y tripulantes o al servicio de la nave.


**Puerto:** Se refiere al espacio y porción de agua que generan los recintos portuarios donde se realizan las actividades de transbordo, manipulación, transporte marítimo, porteo, acopio, almacenamiento y entrega de la carga al consignatario.

**Punto de Inflamación:** Temperatura mínima, medida en el líquido, a la cual el producto desprende suficientes vapores para formar con el aire, cerca de la superficie del líquido o dentro del recipiente, una mezcla inflamable.

**Radiocomunicaciones Generales:** Tráfico operacional y de correspondencia pública, distinto de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad que se cursa por medios radioeléctricos.

**Recepción:** Es el acto por el cual la autoridad marítima verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave están en orden y fija las normas a que deberá ajustarse a su ingreso y durante su permanencia en puerto, de conformidad al reglamento.

**Recinto Portuario:** Todos los muelles, desembarcaderos, atracaderos, malecones, espigones y recintos utilizados por las naves; las áreas de mar y tierra ubicadas en sus inmediatas profundidades y los

	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

edificios y construcciones en ella ubicadas, incluyendo a sus equipos e instalaciones propias.

**Rótulos:** Rombo más grande pero similar a las Etiquetas que se utilizan para identificar las unidades de transporte con la clase de riesgo de la mercancía peligrosa que contiene la unidad. Los rótulos medirán como mínimo 250mm. por 250 mm.

**Servicios Portuarios:** Los que SASIPA SpA presta a las naves, a la carga y pasajeros.

**Suceso que afecta a la protección marítima:** Todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, de una instalación portuaria, de unainterfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.

**Tarja:** Acción mediante la cual se procede a efectuar la medición de la mercancía descargada o carga de retorno.

**Tara:** Se entiende el peso de la unidad de transporte fija o móvil vacío, sin carga.

**Trabajador Portuario Permanente:** Todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y de artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios, y cuenta con un contrato indefinido.

**Trabajador Portuario Eventual:** El que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y de artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios, en virtud de un contrato de trabajo cuya duración no es superior a veinte días.

**Transbordo:** Es la operación de traslado directo de carga de una nave a otra.

**Tráfico de Cabotaje:** Es el transporte por mar de mercancías nacionales o nacionalizadas, o la simple navegación entre dos puntos del país, aunque sea por fuera de sus aguas territoriales, pero sin tocar puerto extranjero.

**Transporte Multimodal:** Es el porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.


**Varadero de Barcazas:** Sitio o lugar en Hanga Piko donde se varan las barcazas de transbordo para su mantención, carena y reparaciones.

**Zona de Almacenamiento:** Área en el interior del recinto portuario, organizada y equipada para dar servicios de almacenamiento a las cargas en Hanga Piko.

**Zona de Fondeo a la Gira:** Área acuática establecida por la autoridad marítima para el fondeo de las naves a la gira y en base al levantamiento Oceanográfico del SHOA.

**Zona Portuaria:** Comprende los recintos Portuarios, las áreas de mar y tierra de los puertos hasta los límites establecidos por la legislación, los terminales especializados de gránele sólidos y líquidos,




	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

aunque se encuentren fuera de los límites del puerto, y los sitios de atraque contemplados en el área de jurisdicción de la Autoridad Marítima especificada en el Art. N°6 del D.F.L. N°292 de 1953.

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



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO III Servicios Portuarios Ofrecidos por SASIPA SpA y Responsabilidad

### 3.1 Servicios portuarios por tipo de naves


Los servicios portuarios que presta SASIPA SpA están relacionados con la atención de naves mercantes de carga, naves mercantes de pasajeros y naves especiales, con el objeto de poder brindar los servicios requeridos por cada tipo de nave.

Entre los servicios ofrecidos a las naves se encuentran los siguientes:

#### a) Naves Mercantes de Carga y Naves Especiales:

- Estiba y desestiba de acuerdo a las instrucciones de estabilidad calculados por el Capitán y/o Piloto de Guardia.
- Trinca y destrinca. (Solo naves Mercantes de Carga)
- Consolidado y desconsolidado. (Solo en el patio Atracadero Hanga Piko)
- Transbordo de buque a barcaza.
- Porteo.
- Carga y descarga a/o de medios de transporte terrestre.
- Manipulación de carga peligrosa.
- Manipulación de carga pesada. (Previa solicitud de factibilidad, disponibilidad y determinación de los costos adicionales asociados. La carga pesada es aquella cuyo peso sea superior a 12 toneladas y hasta 17 toneladas máximo por bulto).
- Manipulación de carga sobredimensionada. (Previa solicitud de factibilidad, disponibilidad y determinación de los costos adicionales asociados).
- Manipulación de carga refrigerada. (Solo naves Mercantes de Carga)
- Almacenamiento y acopio en patios.
- Faena de rancho de petróleo y lubricantes. (Solo en caso de urgencias autorizado por la Autoridad Marítima y solicitado por una Agencia de Naves. La solicitud debe estar acompañado de los permisos vigentes y se ejecute de acuerdo a los protocolos de seguridad tanto del proveedor del combustible como la responsabilidad de la Agencia de Naves).
- Faena de aguada.
- Faena de provisiones.
- Faena Especial (Corresponde a Servicios de Carga y Descarga marítima cuya carga, bultos y maquinarias, serán destinados exclusivamente a ejecución de proyectos en Isla de Pascua, con transferencias de carga mayor a 500 metros cúbicos o 500 toneladas. Clasifica también en esta categoría las descargas de buques con capacidad mayor a 3.000 metros cúbicos). Será responsabilidad de los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves solicitar por escrito la factibilidad y disponibilidad de Sasipa SpA de prestar estos servicios y los costos adicionales asociados).



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01


## b) Naves Mercantes de Pasajeros:

- Faena de rancho de petróleo y lubricantes. (Solo en caso de urgencias autorizado por la Autoridad Marítima y solicitado por una Agencia de Naves. La solicitud debe estar acompañado de los permisos vigentes y se ejecute de acuerdo a los protocolos de seguridad tanto del proveedor del combustible como la responsabilidad de la Agencia de Naves).
- Faena de aguada.
- Faena de provisiones.
- Uso de muelle para desembarco de pasajeros

### 3.2 Responsabilidades de las Empresas participantes en los procesos operativos.

De acuerdo con las disposiciones vigentes, SASIPA SpA. establece la siguiente normativa de funcionamiento:


- Toda persona natural o jurídica que participe en la cadena logística de cargas por vía marítima hacia o desde Isla de Pascua, deberá dar cumplimiento al presente **Manual de Operaciones Marítimas Portuarias de SASIPA**, en todo lo relacionado con su participación.
- Las Empresas Interesadas en el Cargamento serán responsables de tomar el debido conocimiento, comprender y cumplir con lo aquí dispuesto, especialmente en lo relacionado con el tipo de envase y embalaje a utilizar, la sujeción de la carga al interior de los envases/embalajes y en unidades de transporte móviles y fijas, la estiba, trunca y estabilidad de la carga en su interior, los pesos exactos y sus modificaciones debido a agua absorbida durante su transporte por lluvias o golpes de mar, dimensiones máximas de los bultos y unidades de transporte fijas como los contenedores marítimos y las unidades de transporte móviles como los tráileres o camiones cisternas.
- Por otra parte, la carga peligrosa deberá cumplir con lo prescrito en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, Código IMDG de la ONU como, por ejemplo:
  - Identificación correcta de la carga peligrosa.
  - Rotulado de las unidades de transporte fijas y móviles.
  - Etiquetado de los bultos en el interior de las unidades fijas.
  - Segregación entre cargas peligrosas al interior de una unidad de transporte y entre cargas peligrosas a bordo del Buque.
  - Certificación de los envases/embalajes por parte de DIRECTEMAR.
  - Sujeción y estiba de los bultos y cilindros al interior de las unidades de transporte fijas con el correspondiente Certificado de Arrumazón.
  - Listado y Declaración de la Carga Peligrosa.
- La carga peligrosa incluye cualquier embalaje/envase vacío que no se haya limpiado,

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

tales como contenedores cisterna, receptáculos, recipientes intermedios para gráneles, embalajes/envases para gráneles, cisternas portátiles o vehículos cisterna, que contuvieran previamente cargas peligrosas, a menos que los residuos dejados por las cargas peligrosas se hayan limpiado debidamente de los embalajes/envases y se hayan purgado los vapores a fin de eliminar cualquier riesgo y desgasificado hasta la condición de "Gas Free", o que tales embalajes/envases se hayan llenado con una sustancia que no se haya clasificado como peligrosa.

### 3.2.1 Responsabilidades del rol de SASIPA SpA.


- Será responsabilidad de SASIPA SpA. el dar a conocer, difundir, mantener actualizado y publicar en su página WEB u otros medios el presente Manual de Operaciones, el cual entrará en vigencia 2 meses después de su publicación.
- Será responsabilidad de SASIPA SpA y del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias, todo lo indicado en la Ley de Navegación y demás leyes y reglamentación marítima y portuaria del país, contenidas en este Manual y que sean pertinentes a las responsabilidades de Sasipa SpA, especialmente en lo relacionado con la seguridad de la faena de transferencia de carga y provisiones, tanto en el Atracadero de Hanga Piko como en la faena de transbordo, hacia y desde la Barcaza con el buque fondeado a la gira en Isla de Pascua.
- Forma parte integral del presente Manual de Operaciones Marítimas Portuarias, el procedimiento código interno **Nº CD-FA-PO-08 INGRESO, PERMANENCIA Y SALIDA DE VEHICULOS Y PERSONAS AL RECINTO PORTUARIO**, que regula el control de ingreso y el flujo vehicular dentro del Recinto Portuario del Atracadero de Hanga Piko, así como prevenir accidentes y la ocurrencia de eventos no deseados y/o incidentes, lesiones de nuestros trabajadores y clientes, daños a la propiedad, fallas operacionales, cuasi-perdidas, en el recinto portuario concesionado por Sasipa SPA.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- Es prioridad para Sasipa SpA, la prevención de accidentes ocupacionales de los trabajadores portuarios y tripulantes de la Barcaza durante las faenas de manipulación de las cargas.
- Será responsabilidad del Patrón de la Barcaza dar fiel cumplimiento a lo establecido en el presente Manual de Operaciones, además de lo preestablecido en la Ley de Navegación y demás leyes y reglamentos del país en lo relacionado con la navegación y seguridad de la faena de transferencia de carga y provisiones en su Barcaza, especialmente cuando embarque carga pesada, peligrosa o sobredimensionada.  
El Patrón de la Barcaza será igualmente responsable, en materias de su competencia, de la prevención de accidentes ocupacionales de los trabajadores portuarios y tripulantes de su Barcaza durante la navegación y las faenas de transferencia de cargas, como también de la protección del medio ambiente marino y del aire por vertimientos y emisiones nocivas al ambiente.

### 3.2.2 Responsabilidad del rol del Armador u Operador Naviero y Capitán de la Nave.

- Será responsabilidad del Armador u Operador Naviero el cumplir y exigir el cumplimiento del presente Manual de Operaciones para toda carga y provisiones a transportar hacia y desde Isla de Pascua, debiendo informar a personal de SASIPA de cualquier infracción flagrante a la normativa de seguridad vigente.
- Será responsabilidad del Armador u Operador Naviero velar por la veracidad de toda la información remitida a Sasipa SpA, en especial los contenidos de los manifiestos, la certificación de los envases/embalajes, pesos y dimensiones declarados. Su incumplimiento será considerado una falta grave que será denunciado a la Autoridad Marítima y tribunales de justicia.
- Será responsabilidad del Capitán del Buque, dentro del ámbito de sus competencias legales, el exigir el cumplimiento del presente Manual de Operaciones, especialmente en lo relacionado con la seguridad de la faena de transferencia de carga y provisiones con su buque fondeado a la gira en Isla de Pascua, la prevención de accidentes ocupacionales de los trabajadores portuarios y tripulaciones durante las faenas de movilización de las cargas desde los entrepuentes, bodegas y cubierta de su buque, como también la protección del medio marino y del aire por vertimientos y emisiones nocivas al ambiente.
- Lo señalado en el presente **Manual de Operaciones Marítimas Portuarias** no eximirá al Capitán ni a la tripulación, del cumplimiento de lo prescrito en las leyes y reglamentación marítima, de sus obligaciones y responsabilidades respecto de llevar a cabo una operación segura. El Capitán y/o Piloto de Guardia serán responsables de vigilar que todas las operaciones de transbordo entre el Buque Mercante y la Barcaza se realicen con seguridad y llevadas a cabo con la normativa nacional o internacional y de buenas prácticas para una actividad de transbordo de Buque a Barcaza.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

En caso de que lo señalado en este Manual de Operaciones entre en conflicto con procedimientos operacionales o de emergencia de los Buques, la situación debe ser informada a SASIPA SpA. antes de iniciar la carga/descarga. Cualquier cambio a los procedimientos descritos debe ser acordado por escrito entre el Capitán y el representante operacional marítimo portuario de SASIPA SpA. para lo cual se podrá firmar un adendum en la reunión de arribo.

El incumplimiento de las presentes instrucciones por cualquier persona natural o jurídica interesada en el cargamento o servicios a la nave, implicará que SASIPA SpA se reserva el derecho de atención del buque y a suspender los servicios de transferencia de carga y provisiones de buque a barcaza o viceversa. Además, lo mismo ocurre en los casos que no cumpla con las normas de seguridad o la nave tenga defectos en sus equipos que en la opinión razonable y prudente de SASIPA SpA presentan un riesgo para las personas y el medio ambiente


### 3.2.3 De las responsabilidades antes y durante la transferencia de la carga

Con el objeto se puedan realizar faenas seguras y eficientes en la transferencia de la carga de buque a barcaza, se requiere desarrollar un trabajo cooperativo y coordinado con la debida anticipación, lo cual se materializa, con la información antes del embarque por parte del Naviero a SASIPA SpA de la carga peligrosa, carga pesada y carga sobredimensionada; posteriormente la información de toda la carga general embarcados para la Isla de Pascua al momento del zarpe del último puerto y finalmente con la reunión de seguridad de pre-descarga a la recalada del buque a Puerto Hanga Piko y el posterior control de seguridad directo durante la faena de transferencia, tanto por parte del Capitán del Buque Mercante en su ámbito de responsabilidad, como por el Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA.


#### a) Responsabilidades del Naviero, Capitán y/o Piloto de Guardia

Fuera de las responsabilidades indicadas precedentemente para el Naviero, Capitán o Piloto de Guardia, se agregan además las siguientes específicas:



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- Remitir, dentro de las 48 horas anteriores al zarpe, la relación de carga peligrosa, carga pesada y carga sobredimensionada, con los detalles de peso, volumen en metros cúbicos, sistema de sujeción del embalaje, centro de gravedad, largo, alto y ancho en metros. En caso de no poder remitir la información indicada en el plazo señalado, deberá enviarla dentro de las veinticuatro horas inmediatamente siguientes al zarpe, caso en el cual SASIPA se reserva el derecho de no realizar tareas de descarga que representen un peligro para sus trabajadores o para la faena.
- Remitir al zarpe la relación de la carga general con el respectivo plano de estiba.
- Remitir al zarpe una fotografía general del buque donde se aprecie la carga sobre cubierta.
- Remitir por una vez (En la primera solicitud de servicios de descarga), copia protocolizada de los certificados de equipos de izar como grúas y plumas y las maniobras complementarias de izaje.
- Participar en la reunión de pre-descarga a su recalada a la isla, de la cual se levantará Acta suscrita por ambas partes.
- Presentar el buque listo para el comienzo de la descarga, con las grúas o plumas listas para su uso y posteriormente una vez retirada la carga sobre cubierta mover las tapas escotillas de las bodegas y entrepuentes.
- Mantener el control general de seguridad de la faena de transferencia de carga y trabajadores portuarios desde o hacia su buque, en lo referido a las condiciones que presente éste.
- Recibir, fijar en bitas y soltar las espías de las barcasas durante la maniobra de abarloamiento y desabloamiento con la nave mercante.
- Verificar permanentemente las condiciones climáticas de viento, lluvia, marejadas y oleaje.
- Verificar el estado de conservación y seguridad de las maniobras y equipos de SASIPA que se utilicen en su Buque para movilizar la carga.
- Advertir a personal de SASIPA cualquier dificultad o inobservancia de normas legales y reglamentarias sobre seguridad que observare.
- Verificar que el equipo móvil, como grúa horquilla, cuente con su certificación mecánica al día y no genere monóxido de carbono en la bodega por sobre la norma de 40 ppm.
- Dar cumplimiento a las disposiciones Sanitarias vigentes que aplican para el Control de personas que ingresan a Isla de Pascua.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- Remitir copia del Acta Control Sanitario emitido por la Seremi de Salud oficina de Isla de Pascua, dando libre plática para iniciar faena de Descarga.

**b) Responsabilidades del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias, Patrón de Barcaza, Supervisor y Jefe de Cubierta de SASIPA a bordo del buque:**

- Participar en la planificación de la descarga antes de la recalada del buque con la información por adelantada entregada por el Naviero o Capitán del Buque Mercante.
- Participar en la reunión de pre-descarga a bordo del Buque Mercante a su recalada a la isla.
- Verificar idoneidad de los Trabajadores Portuarios y condiciones de salud para efectuar el trabajo.
- Verificar que todos los trabajadores portuarios cuenten con el Curso Básico vigente en Seguridad en Faenas Portuarias y que tengan sus matrículas al día.
- Mantener el control general de seguridad de la faena de transferencia de carga y trabajadores portuarios desde o hacia su barcaza.
- Verificar permanentemente las condiciones climáticas de viento, lluvia, marejadas y oleaje.
- Verificar permanentemente el estado de conservación y seguridad de las maniobras y equipos de SASIPA que se utilicen en la transferencia de la carga.

Contacto:


Jefe Operaciones Portuarias: Sr Alberto Hereveri Rojas.

- Dirección: Calle Hotu Matua s/n Isla de Pascua
- Fonos: (56-032) 2100410 – 2100412 (anexo 128)
- E-mail: ahereveri@sasipa.cl

**c) Responsabilidades específicas del Patrón de la Barcaza de SASIPA:**


- Participar en la reunión de planificación previa y de pre-descarga a bordo del buque mercante a su recalada a la isla.
- Presentar su Barcaza completamente operativa, con su certificación al día y tripulación con sus matrículas vigentes en buen estado físico y de salud.
- Mantener el control general de seguridad de la faena de transferencia de carga y trabajadores portuarios desde o hacia su barcaza.
- Verificar permanentemente las condiciones climáticas de viento, lluvia, marejadas y oleaje.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- Verificar el estado de conservación y seguridad de las maniobras y equipos de SASIPA que se utilicen en su barcaza para movilizar la carga.
  - Contar con el Título de Patrón de Nave Menor otorgado por DIRECTEMAR con su matrícula al día.
- d) Responsabilidades al transferir cargas pesadas o sobredimensionadas entre Buque a Barcaza y desde Barcaza al Atracadero:**
- El Capitán del Buque Mercante.
  - El Primer Piloto o Piloto de Guardia
  - El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA.
  - El Patrón de la Barcaza de SASIPA SpA.
  - El Jefe de Cubierta y el Jefe de Muelle de SASIPA SpA.
  - Los Trabajadores Portuarios de SASIPA SpA.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO IV Planificación de Atención de Naves y Operaciones de Transferencia de la Carga.

### 4.1 Planificación Naviera y de Faenas

#### 4.1.1 Avisos de Pre-Arribo, Recalada y Fondeo, Libre Plática, Cambio de Fondeo, Emergencias y Zarpe.

Toda correspondencia de aviso de interés general del Buque, tales como Pre- Arribo, Recalada y Fondeo, Libre Plática sólo en materias atingentes al trabajo de SASIPA, Cambio de Fondeo y Zarpe, para la Autoridad Marítima, deberá considerar copia informativa a SASIPA, para lo cual el Capitán contará con los siguientes sistemas y direcciones de comunicaciones:

Correos electrónicos: [serviciosproa@directemar.cl](mailto:serviciosproa@directemar.cl) y [descarga@sasipa.cl](mailto:descarga@sasipa.cl)  
 Telefonía Móvil Marítimo: Canal 16 de Contacto VHF  
 Capitanía de Puerto Haro Teléfono: 56 (32) 210 0222  
 SASIPA SpA Teléfono: 56 (32) 2100410 anexo 128

De los avisos emitidos, el Capitán, se asegurará haber recibido el acuse de recibo respectivo por parte de SASIPA SpA.

Solicitud de Libre Plática, sólo en materias atingentes a SASIPA.

El Buque arribará a las inmediaciones del Puerto Hanga Piko, fondeando en la Rada de Hanga Roa con la bandera Quebec (Código Internacional de Señales) izada, previo haber solicitado por mensaje la Libre Plática con el siguiente texto:


- a) Nombre y nacionalidad del buque.
- b) Número de tripulantes y pasajeros.
- c) Ultimo y próximo puerto de recalada.
- d) Nombre Agencia de Naves.
- e) Condiciones de salud de todas las personas a bordo, con detalles de aquellos que se encuentren enfermos.

#### 4.1.2 Documentación y Certificados a presentar por los Buques a la recalada a requerimiento de Autoridades del Puerto.

Para la Autoridad Marítima:

- 1 Declaración General de Zarpe último Puerto.
- 1 Declaración General de Recalada.
- 1 Lista de la Tripulación.
- 1 Lista de Cargas Peligrosas.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- 1 Lista últimos 10 puertos de recaladas (Código PBIP)
- 1 Declaración de movimientos de las aguas de lastre.
- 1 Declaración de descarga de las basuras.
- Certificado de pago de Faros y Balizas
- Certificado de Seguridad del Equipo
- Certificado de Seguridad de Radiocomunicaciones.
- Certificado de Seguridad Constructiva.
- Certificado de Seguridad PBIP
- Certificado IOPP Prevención Contaminación por Petróleo.
- Acta Control y fiscalización Sanitaria que declara libre plática

**Para la Autoridad de Sanidad Marítima:**

- Lista de la Tripulación.
- Declaración Marítima de Sanidad
- Certificado de Desratización.
- Certificado de Vacunación Internacional.

**Para la Autoridad de Aduanas:**

- 1 Manifiesto de la Carga.
- 1 Lista de la Tripulación.
- 1 Lista de Efectos Personales.
- 1 Lista de Provisiones.

**4.1.3 Detalle de la carga a presentar por el Capitán al zarpe y arribo**


Antes del zarpe del puerto de origen y al arribo, el Capitán del Buque Mercante presentará una Declaración de la Carga General, la que considerará un detalle de los siguientes aspectos:

- Tipo de bulto hechizo con envase/embalaje.
- Tipo de unidad de transporte móvil (vehículo).
- Tipo de unidad de transporte fija (contenedor marítimo).
- Tipo de Recipiente Intermedio para Gráneles, rígido o flexible.
- Tipo de cilindros o cisternas fijas.

El detalle incluirá por cada bulto, unidad de transporte, fija o móvil la declaración de su peso real, de acuerdo a lo establecido por la ONU-OMI en Regla 2 del Capítulo VI del Convenio SOLAS.

Para cumplir lo anterior, existen dos métodos para pesar los bultos o contenedores:



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

El método 1: se basa en pesar el contenedor con su carga, utilizando un equipo calibrado y certificado.

El método 2: se basa en pesar los embalajes y la carga, y posteriormente agregar estos pesos a la tara del contenedor, también usando equipo calibrado y certificado.

#### 4.1.4 Reunión de Seguridad Pre-Descarga

Antes de proceder a la faena de transferencia de buque a barcaza se realizará una reunión de Seguridad Pre-Descarga presidida por el Capitán del Buque Mercante, quién asumirá la responsabilidad de la faena de descarga y deberán estar presentes en dicha reunión las siguientes personas para adoptar las medidas preventivas de protección de los tripulantes y trabajadores portuarios, de la cual se registrará Acta, la cual considerará, de forma especial, eventuales observaciones a materias de seguridad de faenas:

- Capitán o Primer Piloto.
- Contraamaestre del Buque Mercante.
- Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA.
- Patrón de la Barcaza.
- Supervisor de Sasipa
- Jefe de Cubierta SASIPA.
- 

#### 4.2 Jornada del Trabajo Portuario

a) La jornada de trabajo será la siguiente:

Por turno preestablecido en horario sólo diurno y tendrán la duración que las partes convengan y no podrá ser superior a ocho ni inferior a cuatro horas diarias, salvo suspensiones por fuerza mayor.


Sasipa SpA, como empleador podrá extender la jornada ordinaria sobre lo pactado, siempre que deban terminarse las faenas de carga y descarga en forma parcial en una bodega o total de las bodegas del buque, sin que, en ningún caso, ésta pueda exceder de diez horas diarias.

Turno de Trabajo: Días hábiles de lunes a sábado desde 08:00 a 16:00 horas.

b) Estructura del Trabajo Portuario.

Cada trabajador que participa en la faena de carga y descarga de naves, tendrá roles preestablecidos que cubren las diferentes etapas del sistema de transferencia, de buque a barcaza, traslado, transferencia de barcaza a tierra, porteo y almacenamiento o entrega a los Armadores, Agentes de Naves y Empresas Marítimas, según la experiencia de cada trabajador portuario.



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

c) Designación del Personal.


Los trabajadores portuarios que necesita una faena de transferencia de carga serán requeridos previa planificación, por el Departamento de Operaciones Portuarias de SASIPA SpA. Los trabajadores designados según su especialidad serán registrados en un documento llamado "NOMINA". Dicha "NOMINA" será presentada con la debida anticipación ante la Autoridad Marítima para su autorización.

#### 4.3 Planificación y ejecución de las operaciones de transferencia de carga

Todos los Armadores, Agentes de Naves y Empresas Marítimas, deberán considerar en sus planificaciones de viajes a Isla de Pascua, que, durante el mes de febrero de cada año, las barcasas son inspeccionadas por la Autoridad Marítima con el objeto de renovar los certificados de Navegabilidad. Por lo anterior, habrá días sin prestación de Servicios, los que serán comunicados por SASIPA oportunamente.

##### 4.3.1 Planificación de la Operación de Transferencia de Carga de Buque Mercante a Barcaza

- Todas las operaciones de carga/descarga deberán planificarse bajo la dirección del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA antes de la recalada del buque.
- Las operaciones de carga/descargas más complejas, como carga pesada, carga sobredimensionada y carga peligrosa entre otras, deberán planificarse y ejecutarse con la presencia del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA tanto a bordo cómo en el Atracadero en tierra.
- Al planificar operaciones de carga y descarga se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos técnicos:
  - ✓ Tipo y tamaño del buque, teniendo a la vista el Listado de la Carga General y Carga Peligrosa, el Plano de Estiba y una fotografía general al zarpe del Buque, para visualizar cómo viene la carga sobrecubierta.
  - ✓ Riesgos y marcas de las cargas de acuerdo a su peligrosidad, peso exacto, posición del centro de gravedad, estiba y estabilidad de las unidades de transporte fijas y móviles, puntos de izado, marcas de fragilidad o posición arriba etc.
  - ✓ Sujeción de la carga a los aparatos de carga/descarga (disponibilidad de accesorios de manipulación adecuados, vientos para disminuir los vaivenes).
  - ✓ Frecuencia de la operación de carga/descarga.
  - ✓ Selección de los aparatos de izado adecuados.
  - ✓ Las condiciones atmosféricas favorables del viento, lluvias, marejadas, corrientes marinas superficiales y descargas eléctricas.
  - ✓ Asignación de los trabajadores portuarios idóneos con curso de formación para

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01


cada función (grueros, encargado de señales, operador de grúa horquilla, movilizadores, operadores de eslingas, Supervisor, Jefe de Cubierta y Jefe de muelle). Podrán ser validados exclusivamente aquellos trabajadores actuales con más de 10 años de experiencia en estas funciones.

- ✓ Trabajadores Portuarios con curso de capacitación realizado para trabajo en altura vertical, uso de arnés anticaídas y rescate en alturas. Podrán ser validados exclusivamente aquellos trabajadores actuales con más de 10 años de experiencia en estas funciones.
- ✓ Trabajadores Portuarios con curso de capacitación realizado para trabajo en espacios confinados, análisis de la atmósfera por peligros de gases inflamables, vapores tóxicos o falta de oxígeno. Podrán ser validados exclusivamente aquellos trabajadores actuales con más de 10 años de experiencia en estas funciones.
- ✓ Selección de los Elementos de Protección Personal a utilizar para proteger la salud de los trabajadores portuarios.

#### 4.3.2 Planificación y ejecución de las operaciones de transferencia de carga de Barcaza a Atracadero.

Se deberán cumplir las mismas instrucciones señaladas en párrafo anterior para la transferencia de carga entre buque y barcaza y además las siguientes para barcaza-tierra:

- Para la navegación con carga entre el Buque Mercante y Atracadero Hanga Piko y viceversa, el Patrón se asegurará de que la carga vaya bien estibada y trincada, cumpliendo el procedimiento de sujeción de los bultos o unidades de transporte fijas o móviles a la cubierta y cáncamos de la Barcaza, objeto minimizar la probabilidad de corrimiento de la carga suelta y producir escoras y la pérdida de estabilidad de la Barcaza, con la posibilidad de que ésta se dé vuelta de campana generando un siniestro marítimo con graves resultados para las personas y el medio ambiente marino.
- El Patrón se asegurará, antes de recibir los bultos, el peso exacto de la carga a transportar.
- El Patrón se asegurará de amarrar bien su nave al Atracadero antes de comenzar a efectuar la descarga.
- La grúa de tierra deberá estar libre de personas, cargas, cables eléctricos, vehículos a su alrededor y muy bien trincada y nivelada sobre la losa del frente de atraque antes de levantar pesos.
- El operador de grúa terrestre deberá estar en posesión de un certificado que acredite haber efectuado un curso de operación de grúas de todo tipo y modelos.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO V Inspecciones y Permisos

### 5.1 Inspecciones


#### 5.1.1 Inspección de seguridad de los aparatos de izado y accesorios de manipulación del Buque y de Tierra.

Todos los aparatos de izado y accesorios de manipulación deberán ser seguros cuando se suministren por primera vez y adquiridos con la certificación por parte del fabricante y seguir siéndolo durante toda su vida útil, para lo cual deben:

- Ser de buena factura y fabricación, así como de resistencia adecuada para su utilización prevista, y estar exentos de defectos patentes.
- Ceñirse a una norma nacional o internacional reconocida.
- Examinarse minuciosamente, marcarse e inspeccionarse.
- Estar siempre en buen estado de funcionamiento.

#### 5.1.2 Inspecciones de seguridad de aparatos de izado

1. Una persona competente deberá efectuar periódicamente un examen minucioso a todos los aparatos de izado y accesorios de manipulación o maniobras para el izado de cargas de acuerdo a un procedimiento prescrito.
2. Los aparatos de izado y maquinaria móvil como grúas horquilla deben ser objeto de un examen minucioso periódicamente o después de una modificación o reparación. Los aparatos que se utilicen para elevar personas deben ser examinados minuciosamente como mínimo cada tres (3) meses, de acuerdo a la Circular Marítima O-31/004 de fecha 31 diciembre de 1995 de DIRECTEMAR.
3. Los accesorios o maniobras para el izado de las cargas deberán haber sido examinados periódicamente o después de una reparación o modificación. Se podrán realizar exámenes por medio de martilleo del equipo, rascado de pintura, de ultrasonidos, de radiografías y de desmontado de componentes ocultos, cuando corresponda.
4. Lo anterior será respaldado con el correspondiente Certificado de Examinación realizado por una entidad competente reconocida por la Autoridad Marítima.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

### 5.1.3 Inspección de seguridad de bultos o unidades de transporte de la carga general fraccionada

1. El cliente o dueño de la carga, junto con los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves serán los responsables de escoger el tipo de embalaje para la carga de acuerdo a los siguientes factores:
  - Características de la carga, incluido el peso exacto.
  - Propiedades del embalaje que asegure la carga a transportar y a las condiciones de exposición que estará expuesto.
  - Método propuesto de estiba, en la bodega o en una unidad de transporte.
  - Condiciones climáticas que habrá de soportar el embalaje y la carga a lo largo de la cadena de transporte.
  
2. Todos los envases y embalajes deberán llevar marcada la siguiente información:
  - Indicación del Centro de Gravedad.
  - Indicación del peso.
  - Indicación de los puntos de eslingado.
  - Indicación de la carga, ejemplo "Frágil"
  - Indicación de orientación, ejemplo "dos flechas hacia arriba"
  - Etiquetas, Rótulos, Marcas y Letreros para la identificación de la carga peligrosa.
  
3. Las cajas y cajones de madera no deberán tener cierres sobresalientes o bordes cortantes en los refuerzos metálicos.
  
4. Los embalajes de madera y la madera de estiba deberán haber sido tratados con temperatura o fumigados y ajustarse a las disposiciones legales **NIMF N° 15 del SAG** sobre la prevención de infestación por insectos, si corresponde.
  
5. No deberán utilizarse sacos o bolsas de papel, cuando puedan verse afectados por la humedad atmosférica o quedar expuestos a un sol intenso durante largo tiempo, por el riesgo de deterioro.
  
6. Como las propiedades de los plásticos varían mucho entre sí, deberían escogerse los embalajes de plástico más indicados para cada carga, travesía oceánica y lugar de destino, teniendo presente que algunos se ablandan con la humedad y otros degradar por los efectos de los rayos ultravioletas y también a una prolongada exposición al sol.  
 Los envases de plásticos pueden correrse o desplazarse fácilmente durante la navegación debido a su bajo coeficiente de roce.
  
7. Las unidades de transporte fijas, como los contenedores marítimos se regirán por el Convenio Internacional de Seguridad de los Contenedores, CSC, 1972 de la OMI, los que deberán:

- Ser de un modelo aprobado por la Administración de un Estado Contratante después de una prueba satisfactoria.
- Llevar una placa de aprobación relativa a la seguridad válida fijada con carácter permanente en el lugar bien visible, normalmente en una puerta.
- Ha de ser examinado minuciosamente en un plazo de hasta 5 años a partir de la fecha de fabricación y ulteriormente a intervalos que no excedan 30 meses después del último examen, lo que quedará registrado en la Placa de Aprobación.
- Antes de colocar mercancías en un contenedor es importante comprobar que no tiene defectos obvios y que lleva una placa de aprobación relativa a la seguridad válida.

#### 5.1.4 Inspección de seguridad de los bultos o unidades de transporte de la carga peligrosa (Código IMDG)


Toda carga peligrosa en bulto a ser transportada hacia o desde Isla de Pascua, deberá hacerse dando cumplimiento al Código Marítimo Internacional de Cargas Peligrosas (Código IMDG de la ONU).

Lo anterior, debido a que éstas poseen un riesgo intrínseco por su calidad de peligrosa y otro riesgo durante su transporte y manipulación, pudiendo llegar a causar graves daños a las personas, propiedad privada y el medio ambiente.

Antes de manipular mercancías peligrosas embaladas para su desembarque y embarque en Isla de Pascua, éstas deberán estar cumpliendo con lo siguiente:

- Se encuentren debidamente declaradas en un manifiesto de desembarque o embarque de carga peligrosa.
- Que su identificación sea con el nombre correcto, no el nombre de fantasía.
- Que esté debidamente con la Clase de Riesgo primario y secundario si corresponde.
- Que lleve el N° OMI correcto.
- Que los bultos lleven la Etiqueta de la Clase de Riesgo.
- Que las unidades de transporte lleven el Rótulo de la Clase de Riesgo, Marcas y Letreros que correspondan.
- Que la unidad de transporte se encuentre aprobada por la Administración.
- Que los envases/embalajes se encuentre certificados por la DIRECTEMAR.
- Que se cumpla con el arrumaje, segregación y sujeción o trincadas de acuerdo a las Directrices OMI/OIT/ONU CEPE sobre la arrumazón de la carga en unidades de transporte.
- Que todo el personal que interviene en la cadena logística con cargas peligrosas, deberá estar en posesión de un Certificado que lo acredita haber aprobado un Curso ONU-OMI sobre transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

### 5.1.5 Inspección de seguridad de la carga pesada y sobredimensionada


Toda carga peligrosa, pesada o sobredimensionada a ser transportada por vía marítima para ser desembarcada en el Puerto de Hanga Piko de Isla de Pascua, antes de aceptarla por el Porteador o Buque Mercante en el puerto de embarque, deberá contar con el conocimiento y autorización escrita del Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA, objeto de que éste efectúe el análisis previo de las capacidades existentes en la isla para su manipulación segura en la faena de descarga. Además, deberá contar con un certificado de peso emitido dentro de las 48 horas anteriores al zarpe. No obstante lo anterior, dicho certificado podrá remitirse dentro de las 24 horas posteriores al zarpe, caso en el cual SASIPA se reserva el derecho de efectuar o no el servicio de descarga.

La manipulación segura de carga pesada y sobredimensionada en Isla de Pascua hace imprescindible que como medida de control, la línea de mando que planifica, dirige y supervisa y los trabajadores portuarios que ejecutan el trabajo de transferencia de buque a barcaza y de barcaza a atracadero, estén en posesión de un certificado que acredite haber aprobado el curso de capacitación específica para el manejo seguro de estas cargas, objeto minimizar la probabilidad de accidentes con resultados graves para las personas, cargamento, buque y medio ambiente. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo precedente y considerando las dificultades para el traslado de personal desde y hacia el continente, debido a las restricciones sanitarias existentes por efectos de la pandemia covid-19, se valida al actual Personal de línea de mando de Sasipa SpA., considerando sus experiencias de más de 20 años en el manejo de carga pesada y sobredimensionada, mientras se normalizan los traslados desde Isla de Pascua al continente para realizar las certificaciones señaladas.

Para abordar en forma preventiva los riesgos de accidentes, se deberá realizar al arribo del buque una reunión de pre-descarga dirigida por el Capitán y Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA para planificar una operación de descarga segura y eficiente, en donde se deberán tener en cuenta los siguientes riesgos entre otros:

- Riesgo de uso de equipos no autorizados y defectuosos.
- Riesgo de uso de cabuyería y maniobras de izado defectuosos o mal armados.
- Riesgos en el uso de grúas o plumas acopladas.
- Peligros de caída de la carga a diferente nivel en bodegas.
- Peligros de caída desde grúas en cubiertas de los buques.
- Análisis de la estabilidad de la barcaza considerando peso, dimensiones y condiciones de mar y atmosféricas imperantes.
- Peligros de desestabilización de la Barcaza.
- Identificar la Carga Máxima de Seguridad (CMS, SWL, SAFE WORKING LOAD) de las grúas o plumas y accesorios de levante, aplicando el factor de seguridad a la carga de rotura de ellos.
- Identificación de los puntos de izado.
- Identificación centro de gravedad de la carga.
- Condiciones climáticas y de mar presentes.



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

- Idoneidad de los Trabajadores Portuarios.

De la citada reunión se levantará un Acta suscrita por ambas partes.

#### 5.1.6 Control de seguridad diaria de los aparatos de izado, de las maniobras y utilería de descarga

1. Todos los aparatos de izado deberán ser inspeccionados al comienzo de cada turno o cada día en que deban usarse. De lo anterior se levantará un Acta conjunta entre personal de la nave respecto de la cual se realizarán tareas de carga o descarga y personal de SASIPA.
2. Las inspecciones deberán considerar, según el tipo de aparato de izado, todos los chequeos diarios especificados en el manual del fabricante y, además controles que garanticen su operación segura.
3. La inspección diaria se realizará de acuerdo al Procedimiento de Seguridad Inspección Diaria de los Aparatos de Izado, Maniobras y Utilería respectivo.

#### 5.1.7 Inspección de seguridad del acceso al Buque de los Trabajadores Portuarios

##### Requisitos Generales

Los trabajadores portuarios que ingresen y salgan desde un buque, deben disponer de medios de acceso seguros, adecuados, de buena construcción y buen material, con la debida resistencia, bien instalados, en buen estado de mantenimiento y contruidos bajo norma internacional aprobada.

##### Acceso desde el Atracadero Hanga Piko a la Barcaza

Se podrán utilizar los siguientes tipos de acceso dependiendo del francobordo o altura en que queda la cubierta de la Barcaza con respecto a la altura del Malecón:


- Una pasarela o plancha de atraque con su correspondiente baranda con pasamanos y malla de seguridad para evitar en caso de caída que el trabajador pueda ser aprisionado entre el casco y el Malecón.
- Cuando el francobordo es demasiado bajo, la Barcaza debería amarrarse al costado de una escala fija de tojino del Malecón.

##### Acceso de Buque a Barcaza:

Se podrá utilizar una "escala de abordaje" o de cuerdas paralelas cuando el francobordo o altura de la Barcaza es más bajo que la cubierta del Buque Mercante.

La "escala de abordaje" o de cuerdas paralelas deberá reunir los siguientes requisitos:

- Las dos cuerdas que constituyen sus largueros deberán estar sometidas a la misma tensión y bien sujetas al buque.
- Los peldaños deberán estar horizontales y hechos de manera que no se tuerzan.
- Debe colgarse totalmente extendida y no pasar carga suspendida sobre ella mientras estén

	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

ingresando los trabajadores.

### **5.1.8 Inspección a los Servicios de Bienestar para los Trabajadores Portuarios a bordo de los Buques**

El Capitán del buque deberá asignar los lugares y servicios de bienestar para los trabajadores portuarios mientras estos permanezcan trabajando a bordo, tales como lugar para servir los alimentos, retrete y urinario en estado limpio de uso, provisto de papel higiénico, jabón y agua para el aseo personal.

Disponer los lugares de acceso al agua potable, en cantidad suficiente. Si no es posible proveer agua potable de cañería, ésta deberá entregarse envasada de fábrica.

### **5.1.9 Inspección a las defensas y espías de amarre, para el abarloamiento y transferencia de carga segura de Buque a Barcaza.**

Tanto el Capitán del Buque Mercante, como el Patrón de la Barcaza de transbordo, se asegurarán que sus respectivas naves cuenten con las suficientes bitas, defensas y espías de amarre para la maniobra de abarloamiento, objeto ésta se pueda realizar con la protección necesaria de sus respectivos cascos y las naves se mantengan estacionadas con el mínimo de movimiento entre ellas, objeto facilitar la transferencia de la carga.

### **5.2.0 Disponibilidad permanente abordaje de tripulante con curso aprobado en primeros auxilios durante la faena de transferencia de carga.**


El Capitán del Buque, durante su estada, realizando transferencia de carga o provisiones a la gira, deberá tener como mínimo a un tripulante abordaje con el conocimiento para aplicar los primeros auxilios a una persona accidentada. Dicho Tripulante estará en posesión de un Certificado que acredita haber aprobado uno de los siguientes cursos: Curso OMI 1.13 "Curso Básico de Primeros Auxilios", OMI 1.14 "Primeros Auxilios Sanitarios" o el OMI 1.15 "Asistencia Médica", además de contar con un lugar habilitado como enfermería con su correspondiente botiquín de acuerdo al tipo y tamaño del buque.

## **5.2 Permisos**

### **5.2.1 Requisitos de EPP para ingresar al Atracadero Hanga Piko y a los Buques.**

Los Elementos de Protección Personal (EPP), que deberán portar las personas para ingresar al Atracadero Hanga Piko y/o los buques, serán de acuerdo a la actividad a desarrollar y su condición u oficio. Sin perjuicio de lo anterior los EPP básicos para toda persona será como mínimo:



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

- Protección de la cabeza.
- Protección de los ojos.
- chaleco reflectante.
- Zapatos de Seguridad.
- chaleco salvavidas (buques).
- Protección rayos UV.
- Protección manos.
- Otros equipos para manipulación de mercancías peligrosas.

### 5.2.2 Faenas de Provisiones a los Buques

Desde el Atracadero Hanga Piko se podrán realizar todo tipo de faenas de provisiones para los buques fondeados a la gira a través de Barcazas. La solicitud deberá efectuarla el Capitán a través de su Agencia de Naves, con información a la Autoridad Marítima y Aduana.

### 5.2.3 Faenas de entrega Combustible a los Buques

Desde el Atracadero Hanga Piko se podrán realizar faenas de provisión de combustible marino y lubricantes para los buques fondeados a la gira a través de Barcazas. (Solo en casode urgencias autorizado por la Autoridad Marítima y solicitado por una Agencia de Naves). Las Faenas de entrega de combustibles a los buques, se realizarán conforme el procedimiento interno denominado “Maniobras de Bunkering con Barcaza 65 TRG”, código CD-FA-PO-05 Rev.01 de fecha 23 de diciembre de 2020, la que forma parte del presente Manual.

El combustible debe ser requerido con la debida antelación a través del Agente General del Armador en Santiago o la Agencia de Naves local en Isla de Pascua, para la oportuna preparación y transporte desde el continente hasta la isla por la Empresa Nacional de Petróleos, ENAP de Chile. Sasipa SpA. solo controlará que los equipos involucrados tengan sus permisos y certificaciones vigentes y que sus operadores cumplan con las medidas de seguridad.

### 5.2.4 Faena de entrega de Agua para los Buques

Desde el Atracadero Hanga Piko se podrán realizar faena de aguada para los buques fondeados a la gira, a través de Barcazas en tanques habilitados para ello. La solicitud deberá efectuarla el Capitán a través de su Agencia de Naves.

## CAPÍTULO VI Procedimientos de Facturación, Cobranza y Crédito de Carga, Descarga y Otros.

### 6.1 Introducción

La elaboración del presente Procedimiento y Políticas tiene como propósito fundamental contar con un documento de apoyo al área Comercial con el objeto de realizar la cobranza de cuentas de la empresa, para lo cual este documento determinará el conjunto de actividades asociadas a la gestión de cobranza, conforme los criterios que se expresan en el presente documento. La cobranza es la acción por la cual la empresa gestiona la recuperación del valor de los bienes y servicios entregados a sus clientes, con el objeto de mantener una cartera de deudores sana, con una índice rotación del capital de trabajo acorde a los tiempos de los costos operacionales y la rentabilidad esperada por la empresa.

SASIPA SpA, es una empresa de servicios, cuya misión es entregar los servicios de Cabotaje de mercancías en Isla de Pascua, para lo cual, entrega estos servicios bajo normas, conforme su condición de monopolio natural y valiéndose de las concesiones marítimas que la habilita para desarrollar dichas actividades, pero que, a su vez, debe cumplir con la exigencia de la norma técnica y calidad de servicio.

Tratándose de servicios de Cabotaje y habiendo sido solicitados por los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves los servicios de Descarga y Carga de Retorno, serán estas las responsables del pago de estos servicios.

Igualmente, serán los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves, los responsables de solicitar la evaluación y factibilidad para la prestación de servicios de carga y descarga marítima definida como **"Faena Especial"** y en consecuencia solicitar cotización por los costos adicionales asociados.

Es fundamental para los efectos de fijar los procedimientos, determinar las políticas de cobranza, las que permitirán fijar el conjunto de pautas de acción para efectuar la cobranza de cuentas impagas.


### 6.2 Definiciones y abreviaturas

**Cobranza Judicial:** Procedimiento judicial en donde se extrema los mecanismos de cobranza, al llevar a tribunales al deudor para obligar el pago de la deuda.

**Factura de Venta y Servicios:** Es un documento de carácter público que sirve de comprobante de venta de un servicio y, además, incluye toda la información del cliente, dirección, medidor, ID servicio, lectura, cargos fijos, consumos, etc. La emisión de la Factura tiene carácter obligatorio y tiene por objeto documentar la entrega de un servicio dentro de un periodo determinado.

**Deuda:** Valor adeudado por un cliente respecto de los servicios entregados en un periodo determinado, y por tanto la empresa tiene el derecho de exigir su pago.



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

**Tarifa:** Valor por el cual se entrega un servicio, el que determina el valor a facturar conforme a precios y unidad de cobro.

**Circularizar:** Acto en el cual se informa al cliente a través de una carta formal del estado de su deuda, su antigüedad y la exigencia para su cobro.

**Consignatario:** Propietario de la carga que se descarga o carga en la nave.

**Faena Especial:** Corresponde a Servicios de Carga y Descarga marítima cuya carga, bultos y maquinarias, serán destinados exclusivamente a ejecución de proyectos en Isla de Pascua, con transferencias de carga mayor a 500 metros cúbicos o 500 toneladas. Clasifica también en esta categoría las descargas de buques con capacidad mayor a 3.000 Toneladas. Será responsabilidad de los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves, solicitar por escrito la factibilidad y disponibilidad de Sasipa SpA para prestar estos servicios y los costos adicionales asociados.

**Carga Pesada:** Son todas aquellas que para su descarga requerirá el uso de grúas o plumas acopladas del buque o grúa del muelle y su peso sea superior a 12 toneladas y hasta 17 toneladas máximo por bulto. Será responsabilidad de los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves solicitar por escrito la factibilidad y disponibilidad de Sasipa SpA para prestar estos servicios y los costos adicionales asociados.


**Carga sobredimensionada:** Son todas aquellas que sobrepasa las medidas de un contenedor marítimo de 20 pies. Será responsabilidad de los Armadores, Empresas Marítimas o Agencias de Naves solicitar por escrito la factibilidad y disponibilidad de Sasipa SpA para prestar estos servicios.

## 6.3 Marco conceptual

### 6.3.1 Servicio de Barcaza

El servicio de Carga y descarga de Naves es el proceso por el cual se transfiere carga desde una nave marítima hacia la barcaza, luego navegar hasta el atracadero multipropósito de Hanga Piko, donde se realiza la transferencia de barcaza a muelle y finalmente la carga es subida a un medio de transporte para retirarlo del sector portuario. Tanto la mercancía descargada como aquella que se carga a la nave (de retorno) se registra en metros cúbicos que, multiplicado por la tarifa, se obtiene el valor del servicio entregado. La facturación es el proceso por el cual se formaliza la entrega del servicio, además de exigir su pago. En la actualidad, la actividad de Carga y Descarga es esporádica y sólo se procede con esta operación una vez recala una nave marítima en la isla y siempre que se solicite el servicio de descarga a través de un documento formal denominado "manifiesto de carga". La Carga de retorno debe ser solicitada a través del documento "solicitud de embarque".



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

### 6.3.2 Otras prestaciones de servicios o venta de bienes ocasionales:

- Prestación de Servicios de arriendo de maquinaria.
- Venta de Materiales de Bodega.
- Ejecución de proyectos de terceros.
- Bodegaje en muelle.
- Uso de muelle para desembarco de pasajeros
- Otros.

## 6.4 Políticas de cobranza

Las Políticas de Cobranza se definen como el conjunto de acciones necesarias que determinan los resultados esperados en cada una de las fases de la cobranza, que junto a la ejecución de los procedimientos, permitirán llevar a cabo un proceso de cobranza exitoso.

El servicio de Carga y Descarga es un servicio portuario de transferencia de carga y que la deuda se registra y cobra conforme a la norma común y de acuerdo al Código de Comercio; igual caso aplica para las otras ventas de bienes y servicios ocasionales.

A continuación, se describen las Políticas para el funcionamiento normal del proceso de cobranza de los Servicios de cabotaje.


### 6.4.1 Políticas de cobranza servicio de carga y descarga de mercancías

Sin perjuicio de las políticas internas existentes en materias de cobranzas, se detallan las políticas generales y permanentes del servicio de carga y descarga marítima.

- a) Toda mercancía a descargar debe ser verificada a través de las mediciones o conteo por parte del tarjador; el área comercial presentará un informe del cotejo una vez cerrada la faena.
- b) Toda mercancía descargada debe ser facturada y pagada antes de ser retirada por los Armadores, Empresas Marítimas o Agencia de Naves.
- c) Toda solicitud de carga para embarque, debe ser medida facturada y pagada. Igualmente, junto con la facturación se solicitará la firma de aceptación por parte del cliente.
- d) Todo cliente que adeude el servicio de descarga u otros servicios concedidos por SASIPA SpA no podrá solicitar en el futuro ningún otro servicio de no mediar el pago de lo adeudado. Junto con lo anterior, Sasipa SpA exigirá una Boleta de Garantía para respaldar el pago de los futuros servicios de descarga y carga de retorno.
- e) El sistema de atención de cliente contará con alarmas que adviertan que el cliente que se consulta es deudor dentro de los registros de la empresa.

## 6.5 Políticas de crédito

Para el servicio de carga y descarga marítima no se autoriza el otorgamiento de créditos. Por lo anterior, deberán pagarse los servicios de carga y descarga antes de retirar las mercancías desde el muelle de Hanga Piko.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## 6.6 Procedimiento de cobranza

### 6.6.1 Descripción del procedimiento de cobranza por servicios de barcaza

Para la cobranza del servicio de Descarga Marítima, el área comercial deberá contar con el manifiesto de carga de la nave y las guías de entrega al cliente denominada "Registro de Descarga Marítima y Comprobante de Entrega"; para el caso de la carga de retorno esta será la "Solicitud de Embarque". Ambos documentos serán esenciales para corroborar la veracidad de la información, por cuanto en cada salida o entrada de mercancías al muelle, se procederá con la tarja o medición de la mercancía, así realizar la facturación por los Servicios de Descarga y Carga de Retorno. Posteriormente, la Empresa solicitante de los Servicios de Cabotaje deberá proceder con el pago del servicio para el retiro o embarque de la mercancía. Igualmente al momento de la facturación se deberá estampar en la factura la recepción conforme del servicio otorgado por SASIPA SpA.





ÁREA:  
CARGA y DESCARGA

TÍTULO:  
MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS

REVISIÓN:  
04


CÓDIGO:  
CD-FA-PR-01

## ANEXOS

### ANEXO 1: Tarifas por Servicios Portuarios Hanga Piko.

#### A. Tarifas de Transferencias de Cargas (julio de 2022)

DESCRIPCION SERVICIO DE DESCARGA	UNIDAD DE MEDIDA	PRECIO
MAQUINARIAS, CARROS DE ACOPLES, REMOLQUES Y VEHICULOS EN GENERAL (Hasta 18 metros cúbicos)	MTS3	\$33.693
MAQUINARIAS, CARROS DE ACOPLES, REMOLQUES Y VEHICULOS EN GENERAL (Con dimensiones Mayores a 18 metros cúbicos y sujeto a factibilidad)	MTS3	\$56.155
CARGA GENERAL	MTS3	\$22.462
CARGA MERCANCIA PELIGROSA (Sujeto a Factibilidad)		
· CILINDROS DE GAS	MTS3/JABA	\$24.708
· TUBO DE OXIGENO	UNIDAD	\$28.078
· TAMBOR COMBUSTIBLE	UNIDAD	\$56.155
· TAMBOR ACEITE	UNIDAD	\$28.078
· DINAMITA (TNT)	MTS3	\$56.155
CARGA ESPECIAL (Sujeto a Factibilidad)		
· JABA ESTÁNDAR TRASLADO DE VIDRIOS	UNIDAD	\$112.311
· PLANCHAS, TUBOS, ANTENAS Y SIMILARES (Largo superior a 5 metros)	MTS3	\$49.417
· CONTAINER FREEZER	MTS3	\$24.708
· MALLAS ACMA Y SIMILARES	MTS3	\$49.417
CARGA RETORNO		
· CARGA GENERAL	MTS3	\$22.462
· CAJONES VACIOS	UNIDAD	\$22.462
· CAJONES CON CARGA	MTS3	\$22.462
· CONTAINER 10' VACIO	UNIDAD	\$134.773
· CONTAINER 10' CON CARGA	MTS3	\$22.462
· CONTAINER 20' VACIO	UNIDAD	\$168.466
· CONTAINER 20' CON CARGA	MTS3	\$22.462
· MAQUINARIAS, CARROS DE ACOPLES, REMOLQUES Y VEHICULOS EN GENERAL (Hasta 18 metros cúbicos)	MTS3	\$33.693 \$0
· MAQUINARIAS, CARROS DE ACOPLES, REMOLQUES Y VEHICULOS EN GENERAL (Dimensiones Mayor a 18 metros cúbicos y sujeto a factibilidad)	MTS3	\$56.155
· CILINDRO DE GAS VACIOS	MTS3/JABA	\$22.462
OTROS SERVICIOS ESPECIALES		
· SERVICIO DE BARCAZA PARA TRASLADO DE COMBUSTIBLE (Por viaje durante Faena Normal)	1 viaje	\$1.123.110
· SERVICIO DE BARCAZA PARA CARGA DE AGUA (Por viaje durante Faena Normal)	1 viaje	\$561.555
· SERVICIO DE BARCAZA PARA CARGA DE AGUA Y COMBUSTIBLE (Por viaje Fuera de Faena Normal)	1 Viaje	\$1.123.110
Nota: Monto mínimo para Faenas de Provisión de buques (Combustible, agua, provisiones y otros) Fuera de Faena Normal. (Incluye varado y desvarado de barcasas)	1 Faena	\$5.615.548

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## B. Tarifas de Transferencias de Pasajeros (julio 2022)

### B.1 Tarifas de Embarque y Desembarque

Forma de cobro: el cobro por el uso de muelle de Hanga Piko, en actividades asociadas al desembarco de turistas, se calculará considerando el listado de manifiesto entregado a la Capitanía de Puerto de Isla de Pascua (por parte del Agente de naves), y se cobrará por cada pasajero o tripulante manifiestado en dicho documento, por el periodo y en el periodo asociado.

Quienes pueden solicitar el uso de muelle para estos efectos: solamente las empresas y/o personas calificadas por la Autoridad Marítima como agente u operador naviero.

Período Tarifario: 1 de septiembre a 31 de Marzo

Tarifa por cada dos días continuos y por cada pasajero manifiestado en listado enviado por el Agente de Nave a la Capitanía de Puerto - Armada de Chile de Isla de Pascua:

Precio: Por pasajero por 48 hrs. US\$ 3,00  
 Por cada día adicional o fracción US\$ 1,50 por pasajero.

Período Tarifario: 1 de abril a 31 de agosto

Tarifa por cada dos días continuos y por cada pasajero manifiestado en listado enviado por el Agente de Nave a la Capitanía de Puerto - Armada de Chile de Isla de Pascua:

Precio: Por pasajero por hrs. US\$ 2,00  
 Por cada día adicional o fracción US\$ 1,00 por pasajero.

#### Condiciones asociadas al servicio:

La entrada en vigencia de la presenta tarifa es a partir de 60 días después de publicado. No se aceptarán pagos parciales o proporcionales por días de menos de 24 hrs. La contabilización de días se efectuará a razón de 24 horas iniciada la faena.

El uso de espacio en muelle Hanga Piko será exclusivamente para el desembarco y retorno de pasajeros durante los días contratados y en la dimensión de máxima de 190 m2 de superficie de muelle, que para los efectos SASIPA SpA determine, cuidando siempre que la única Sacha habilitada (escalera) esté dentro de la superficie indicada.

Será responsabilidad del agente u operador naviero lo siguiente:

- Disponer de señaléticas suficiente para un normal desempeño de la faena de desembarco de pasajeros y tripulantes.
- Disponer de baños y stand de atención para los pasajeros.
- Tomar los seguros necesarios para cubrir los daños a bienes de SASIPA SpA y pasajeros y tripulantes atendidos en la faena de desembarco.



- Solicitar por escrito el uso del muelle, Informando además por escrito: nombre capitán del Barco, hora de recalada, hora de inicio y cierre de faena, nombre de la nave, procedencia y próximo destino.
- Entregar a SASIPA SpA., con una antelación de 24 horas de iniciada la faena, la nómina de trabajadores que laborarán en el muelle, además de acreditar los contratos y seguros correspondientes.
- Instalar personal de seguridad en el acceso al muelle, habilitado por SASIPA SpA, para realizar dichas funciones.
- En el caso que se labore sin luz día, el agente deberá disponer de una segundapersona en el control y vigilancia del sector.
- Presentar el manifiesto con la cantidad de turistas y tripulación de la nave, con una antelación mínima de 48 horas antes de iniciar la faena. Esta información deberá estar visada por la Capitanía de Puerto – Armada de Chile. En dicha oportunidad se pagará la tarifa correspondiente, sin derecho a devolución en caso de que no se realice la faena.
- Se puede solicitar a SASIPA SpA cualquier servicio anexo, el cual tendrá una tarifa determinada. De requerirlo, por favor contactar a nuestro servicio al cliente.

SASIPA SpA no será responsable de los eventuales daños o perjuicios que pudiera ocurrir durante la vigencia del servicio contratado, no estando condicionado si se hace efectivo o no; sin perjuicio de la normativa legal vigente sobre responsabilidad.

### C. Tarifas de almacenaje en Muelle Hanga Piko (julio 2022).

#### C.1 Almacenamiento de carga general y peligrosa en Muelle Hanga Piko.

Tabla A Permanencia de la carga en los primeros 30 días

Numeros de días de Permanencia	Tarifa Carga General Depositada en Sitio Descubierta US\$ por Ton o M3	Tarifa Carga Peligrosa Depositada en Sitio Descubierta US\$ por Ton o M3
1	8,00	12,00
2	9,00	20,00
3	10,00	28,00
4	11,00	36,00
(*) 5	12,00	44,00
6	12,28	50,12
7	12,56	51,36
8	12,88	52,64
9	13,16	54,04
10	13,48	55,48
11	13,80	57,00
12	14,16	58,60

13	14,48	60,32
14	14,84	62,08
15	15,20	63,96
16	15,56	65,92
17	15,96	68,00
18	16,36	70,20
19	16,76	72,48
20	17,16	74,88
21	17,60	77,36
22	18,04	80,00
23	18,48	82,80
24	18,96	85,68
25	19,44	88,72
26	19,92	91,92
27	20,44	95,24
28	20,92	98,72
29	21,48	102,40
30	22,00	106,20

**Tabla B Permanencia de la carga después de los 30 días**

Mas de 30 días de permanencia	Por ton/día o m3/día	Por ton/día o m3/día
US\$	4,34	6,12

**Notas:**

1. Para determinar la Tarifa del día 31° en adelante, se utiliza la siguiente fórmula:  


$$\text{Tarifa Día 31 en Adelante} = (\text{N de días} * (\text{Valor Tabla B}) + \text{Valor 5° día tabla A}) * (\text{Tonelada})$$
2. Ejemplo: Tarifa depósito de una tonelada carga general almacén día 31°  

$$\text{Tarifa 31° día} = (31 * (4,68) + 14,00) * 1 = \text{US\$}159,08$$

**Condiciones:**

- a. El almacenaje será al descubierto, siendo responsabilidad de cada consignatario o empresa Naviera procurar una adecuada protección de su carga de las condiciones climáticas.
- b. El horario de atención en el muelle para retirar carga es: Mañana de 8:00 a 13:00 horas y tarde de 14:00 a 17:00 horas.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- c. Previo al retiro, debe pagarse la factura correspondiente al almacenaje en las oficinas de Atención al Cliente ubicadas en calle Hotu Matu'a s/n. Dicha factura debe ser presentada en el muelle para realizar el retiro de carga.
- d. El horario de atención de las oficinas de Atención al Cliente es de lunes a jueves mañana de 8:00 a 13:00 hrs. y tarde de 14:00 a 16:00  
Viernes de 8:00 a 14:00 hrs.
- e. SASIPA SpA no se hace responsable de los daños que pudiere sufrir la carga debido a las condiciones climáticas. Asimismo, no asume responsabilidad alguna por la especie, clase, calidad, cantidad y valor de los bienes almacenados. De la misma manera, no se hará responsable de las posibles pérdidas, deterioros o daños que pudieren sufrir los bienes almacenados producto de caso fortuito o fuerza mayor; sin perjuicio de las normas legales vigentes sobre responsabilidad.
- f. SASIPA SpA podrá alterar las tarifas publicadas en cualquier momento, siendo responsabilidad del cliente revisarlas con la debida anticipación a cada descarga, las que se encuentran publicadas en [www.sasipa.cl](http://www.sasipa.cl) o en la Oficina de Atención a Clientes de la empresa, ubicadas en la calle Hotu Matu'a s/n.





ÁREA:  
CARGA y DESCARGA

REVISIÓN:  
01

TÍTULO:  
MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS

CÓDIGO:  
CD-FA-PR-01

## Reglamento de Coordinación y Operaciones

Puerto Hanga Piko  
Isla de Pascua



Handwritten signature in blue ink.

## ÍNDICE

CAPÍTULO I	Objetivos y Alcance .....	1
CAPÍTULO II	Política de Seguridad y Protección Portuaria .....	2
2.1	Política Corporativa de Seguridad, Salud Ocupacional y Gestión Ambiental Marítima y Portuaria de SASIPA SpA.....	2
2.2	Política de Protección Marítimo Portuaria de SASIPA SpA.....	3
CAPÍTULO III	Organismos Coordinadores de aspectos logísticos y Seguridad .....	4
3.1	Autoridades y Servicios Públicos relacionados con el Puerto Hanga Piko .....	4
3.2	Conformación de Organismos de Coordinación .....	4
3.3	Coordinación de aspectos logísticos operativos .....	4
a)	Hora Oficial de Isla de Pascua .....	4
b)	Recaladas de Naves, frecuencias y cargas.....	5
c)	Trazabilidad Logística .....	5
CAPÍTULO IV	Características del Puerto y disposiciones de la Autoridad Marítima. ....	6
4.1	Resolución de Autoridad Marítima .....	6
4.1.1	Características Puerto Hanga Piko .....	6
4.2	Otros aspectos operativos marítimos.....	12
4.2.1	Requerimientos de Servicios de apoyo a la navegación.....	12
4.2.2	Estudios y Publicaciones.....	12
CAPÍTULO V	Prevención de la Contaminación del Medio Ambiente Marino.....	14
5.1	Factores Contaminantes .....	14
5.2	Contaminación por Hidrocarburos o Sustancias Perjudiciales.....	14
5.3	Manejo de Aguas de Lastres.....	14
5.4	Contaminación del Aire .....	14
5.5	Manejo de Desechos y Basuras de los Buques .....	15
5.6	Permisos para actividades especiales.....	15
5.6.1	Permiso para efectuar "Para de Máquinas" .....	15
5.6.2	Permiso para efectuar "Trabajos en Caliente" .....	16
5.6.3	Permiso para efectuar "Pruebas de Botes Salvavidas" .....	16
5.6.4	Permiso para efectuar "Pintado del Casco del Buque" .....	16
ANEXO "A"	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE ALARMA DE TSUNAMI .....	17
ANEXO "B"	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE INCENDIO EN ATRACADERO DE HANGA PIKO O BUQUE .....	22
ANEXO "C"	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE DERRAME DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS EN EL PUERTO HANGA PIKO .....	26





ÁREA:  
CARGA y DESCARGA


REVISIÓN:  
01

TÍTULO:  
MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS

CÓDIGO:  
CD-FA-PR-01

ANEXO "D" CONDICIONES DE VIENTOS Y CORRIENTES MARINAS ..... 31

A blue handwritten signature or scribble in the bottom left corner of the page.


	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO I Objetivos y Alcance

El objetivo del presente Reglamento es identificar o establecer normas y procedimientos aplicables a las operaciones del conjunto de actividades de las operaciones marítimo-portuarias en Hanga Piko, compuesta por materias de coordinación logística, la normativa de seguridad marítima y portuaria y las disposiciones de prevención de contaminación medio ambientales.

El ámbito de aplicación de la normativa de seguridad marítima y portuaria de SASIPA SpA, tiene por objeto garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones, los servicios Marítimo-Portuarios y proteger así la salud de los trabajadores portuarios, las cargas y el medio ambiente.

El alcance del presente **Reglamento de Coordinación y Operaciones** recoge las buenas prácticas de seguridad utilizadas en el transporte marítimo en base a la reglamentación marítima y portuaria nacional e internacional, y abarca desde políticas corporativas, organismos relacionados y funciones de coordinación logística y prevención medio ambiental.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO II Política de Seguridad y Protección Portuaria.

### 2.1 Política Corporativa de Seguridad, Salud Ocupacional y Gestión Ambiental Marítima y Portuaria de SASIPA SpA.


La empresa SASIPA SpA se compromete a una gestión empresarial centrada en las personas, que proteja la vida, la integridad física y la salud de los trabajadores propios y de sus empresas contratistas, así como la de otras personas que estén en el entorno de sus operaciones.

De igual manera, se compromete a respetar el medio ambiente y a buscar el mejoramiento continuo en estas materias. Para ello, cada uno de sus trabajadores, desarrollará su gestión en base a los siguientes compromisos:

- Mantener un liderazgo visible, efectivo y permanente en materias de seguridad, salud ocupacional y gestión ambiental, como parte de la responsabilidad de la línea.
- Cumplir con la legislación vigente y con los compromisos voluntariamente suscritos en materias de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente, colaborando, además, con la autoridad en el perfeccionamiento de la regulación aplicable.
- Identificar, evaluar y controlar los peligros, riesgos, aspectos e impactos de sus actividades, productos y servicios, que afecten la seguridad, la salud y el medio ambiente, exigiendo un desempeño eficaz en el cumplimiento de programas de acción.
- Establecer mecanismos de preparación y respuesta ante potenciales accidentes o situaciones de emergencia.
- Exigir una conducta responsable en materias de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente a las empresas y trabajadores externos.
- Mantener una comunicación e información fidedigna, clara y oportuna con sus trabajadores, contratistas, clientes, proveedores, autoridades, la comunidad y otras partes interesadas de la carga; debiendo dar acuse de recibo de cada comunicación que reciba de alguna contraparte.
- Reducir o eliminar la generación de residuos, actuando de preferencia en su origen, procurando su reutilización o reciclaje y la disposición ambientalmente segura de sus desechos finales.
- Considerar el uso de tecnologías limpias, el uso eficiente de los recursos y el uso de criterios de protección de seguridad, salud ocupacional y ambiental en sus procesos.
- Apoyar acciones que contribuyan a una gestión de seguridad salud ocupacional y ambiental responsable, en todas las operaciones marítimas y portuarias.
- Difundir y promover los compromisos de la presente Política entre sus trabajadores, contratistas, proveedores y clientes.

La responsabilidad de aplicación de estos compromisos corresponde a toda la línea de mando y trabajadores permanentes y eventuales de SASIPA SpA.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01


## 2.2 Política de Protección Marítimo Portuaria de SASIPA SpA.

Teniendo presente que el sistema de transporte marítimo es un instrumento de gran importancia estratégica para el comercio internacional y en especial para la comunicación con la Isla de Pascua, la Empresa SASIPA SpA se compromete a implementar y dar cumplimiento al Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP de la OMI-ONU) en el recinto portuario del Puerto Hanga Piko para la atención tanto de naves mercantes de carga como de naves mercantes de pasajeros que hagan uso de sus instalaciones, con el objeto de abordar los riesgos de las amenazas a la protección marítima y portuaria que pudieran afectar a los pasajeros, cargamentos, buques instalaciones portuarias y medio ambiente debido a las amenazas del terrorismo, crimen organizado y fenómenos naturales, amenazas de carácter global, que necesitando respuesta global y de cooperación internacional.

Lo anterior se materializará con la asignación de los recursos para la implementación y mantención del Código PBIP en sus instalaciones portuarias, la formación de los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), la confección y revisión de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (EPIP) y Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP), el cual se mantendrá vigente y aprobado por DIRECTEMAR, lo que permitirá el reconocimiento por parte de la ONU del Puerto Hanga Piko como puerto seguro para la atención de buques de carga y de pasajeros.

La responsabilidad de cumplimiento de este compromiso internacional corresponde a toda la línea de mando, trabajadores permanentes y eventuales de SASIPA SpA.



	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO III Organismos Coordinadores de aspectos logísticos y Seguridad.

### 3.1 Autoridades y Servicios Públicos relacionados con el Puerto Hanga Piko

- Delegación Presidencial Provincial Isla de Pascua
- Alcalde Ilustre Municipalidad Isla de Pascua
- Fiscal Ministerio Público
- Comandante Estación Naval Almirante Goñi
- Gobernador Marítimo Isla de Pascua
- Capitán de Puerto de Hanga Roa
- Carabineros de Chile
- Policía de Investigaciones de Chile
- Aduana de Chile
- Autoridad Sanitaria
- Servicio de Salud "Hospital Hanga Roa"
- Cuerpo de Bomberos
- Consulados: No hay

### 3.2 Conformación de Organismos de Coordinación.

Análogo con lo señalado en el DS 87/2018 del MTT que aprueba reglamento para la aplicación del artículo 50, letra d) de la ley N° 19.542 sobre integración, constitución y funcionamiento de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, se sugiere la integración, Constitución y funcionamiento de los siguientes Organismos de Coordinación del sector público y privado portuario:

- Consejo de Coordinación Comunidad-Puerto
- Comunidad Logística Portuaria – CLP
- Comité de Coordinación de Servicios Públicos que participan en las faenas en Hanga Piko.

### 3.3 Coordinación de aspectos logísticos operativos.

#### a) Hora Oficial de Isla de Pascua

La hora oficial de Chile insular Occidental, que afecta a las islas de Pascua e islas Salas y Gómez, es la correspondiente al uso horario +6



**b) Recaladas de Naves, frecuencias y cargas**


Los tipos de buques que recalán permanentemente en Isla de Pascua, sus frecuencias habituales en tiempos normales y cargamentos son los siguientes:

- a) Naves de carga general y peligrosa de cabotaje, recalada cada 30 días
- b) Buque Tanque de carga peligrosa a granel, recalada cada 60 días
- c) Naves de Pasajeros, 12 recaladas al año, pasajeros en tránsito, turismo.
- d) Naves Científicas, 5 recaladas al año, descanso, relevos y provisiones.
- e) Yates de placer, 20 recaladas al año, turismo y provisiones.

**c) Trazabilidad Logística**

La Trazabilidad Logística se rige por una Matriz anexa que permite identificar la secuencia de actividades en cada tramo de la cadena logística de suministros para la comunidad de la Isla de Pascua, y describe los entes gestores de cada una, del traspaso de responsabilidades, la documentación de respaldo y las notificaciones requeridas para una adecuada y oportuna gestión de coordinación e información, tanto para SASIPA SpA. Como de los demás organismos fiscalizadores y Autoridades competentes, en los ámbitos de la prestación de los servicios marítimo-portuarios, de seguridad, laboral, medioambiental, antropológica y otros.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO IV Características del Puerto y disposiciones de la Autoridad Marítima.

### 4.1 Resolución de Autoridad Marítima

El C.P.H.R ORD N° 12.000/18/ VRS de fecha 02 de marzo de 2021 habilita la operación del atracadero multipropósito, en la bahía Hanga Piko, con los siguientes contenidos:

#### 4.1.1 Características Puerto Hanga Piko

a) Nombre de la Instalación Portuaria  
 Atracadero Multipropósito Hanga Piko.

b) Descripción General  
 El Atracadero Multipropósito Hanga Piko, se encuentra ubicado en la costa sur de la dársena existente en el lugar, el cual cuenta con un muelle de 80 metros de longitud y una explanada pavimentada donde operan grúas móviles para la movilización de carga y su transferencia desde y hacia barcasas. En la instalación se transfiere carga fraccionada y en contenedores.

La instalación permite el atraque de embarcaciones menores, con las cuales se efectúan las faenas de descarga y carga desde y hacia naves mayores a la gira, que permiten el abastecimiento logístico vía marítima para Rapa Nui.

Adicionalmente y en forma ocasional, el atracadero puede ser utilizado para el embarque y desembarque de pasajeros de los diferentes cruceros que arriban a la isla.

c) Ubicación Geográfica  
 Región de Valparaíso, provincia y comuna de Isla de Pascua, específicamente en la Caleta Hanga Piko, la cual es una pequeña dársena natural, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud                    27° 09' 17,33" S.  
 Longitud                 109° 26' 21,77" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2512, Edición 1993.

d) Propietario

Empresa Agrícola y Servicios Isla de Pascua SpA, Rut. 87.634.600-1, de acuerdo al D.S. (MINDEF.) N° 141, de fecha 2 de julio de 2010.



## e) Zona de Espera de Prácticos

No corresponde.

## f) Zona de fondeo a la gira

Latitud 27° 09' 19" S.

Longitud 109° 27' 00" W.

Al 283° y a 4 cables de Punta Hanga Piko, 34 metros de profundidad.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2512, Edición 1993

## g) Límites del Puerto

Línea imaginaria que une el canto Weste de Punta Hanga Piko (Lat. 27° 09' 24,2" S. / Long. 109° 26' 36" W.), el canto Weste de Punta Roa (Lat. 24° 09' 05,5" S. / Long. 109° 26' 35" W.) y Punta Cook (Lat. 27° 08' 02,5" S. / Long. 109° 25' 47" W.).

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2512, Edición 1993.

## h) Características Meteorológicas y Ambientales Generales de la Instalación Portuaria.

## 1) Dirección y velocidad del viento predominante:

Al encontrarse la isla en una zona oceánica, no existe una dirección e intensidad predominante de viento. Sin embargo, el viento alisio del SE es constante entre octubre y abril y es de mayor intensidad al principio y fin de esa temporada.

Durante los meses de mayo a septiembre el tiempo es variable, prevaleciendo en esta estación los vientos del W.


Los vientos del N y del W, se levantan con mayor frecuencia en invierno. Los vientos del SE producen también durante el invierno.

## 2) Dirección y velocidad de la corriente:

Componente Sur, de fuerte intensidad.

## 3) Altura de la ola:



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

Entre 0,2 y 0,8 metros.

4) Amplitud de la Marea:

Entre 0,15 y 0,75 metros

5) Tipo de Fondo:

Arena.

i) Sitios o Frentes de atraque y Boyas

- Extensión: 80 metros.
- Orientación : Este.
  - Argollones : No posee.
  - Cornamusas : No posee.
  - Defensas : 5 NR., tipo neumáticos.
  - Bitas : 8 NR.

j) Terminales Marítimos.

No corresponde.


k) Condiciones Límites para las Naves.

- Eslora máxima: 22,07 metros.
- Calado máximo : 2 metros.
- Manga máxima : 6 metros.

l) Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

- 1) Maniobra de atraque: Para el ingreso a la caleta de Hanga Piko y posterior atraque al muelle del lugar, la embarcación deberá ingresar al canalizo de acceso, teniendo como precaución pasar por el sur del grupo de rocas ubicadas aproximadamente 250 metros al 300° del cabezo del muelle, las cuales son fácilmente apreciables, ya que en condiciones de mar calma permanecen afloradas y con presencia de oleaje, son demarcadas por la rompiente que se forma en el lugar.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

Una vez a la cuadra de dicho grupo de rocas, se deberá tomar como referencia la enfilación existente en el lugar, orientada al rumbo verdadero 109° - 289°, la cual servirá de referencia para navegar en aguas seguras hacia el interior de la caleta.

A una distancia prudente, el patrón de la nave deberá reducir la velocidad, objeto realizar una maniobra segura de atraque de la nave, teniendo en consideración efectuar el giro oportuno que permita a ésta atracar con proa al oeste, y así permitir su posterior zarpe sin inconvenientes. Del mismo modo, dicha posición de atraque facilitará a la nave enfrentar de mejor forma el oleaje o resaca que ingrese a la caleta producto de condiciones meteorológicas adversas.

- 2) 2) Maniobra de desatraque: Para la maniobra de desatraque, una vez puesto en servicio el motor propulsor y efectuado las pruebas operacionales a dicho sistema y al de gobierno de la nave, se deberá soltar la amarra de popa de esta, objeto permitir su separación del muelle, por efecto del viento o con el apoyo de máquinas.

Una vez efectuada la separación, se procederá a soltar las amarras de proa y emprender navegación hacia el oeste, tomando en referencia la enfilación existente en el lugar, la cual deberá quedar por la popa de la embarcación, orientada al rumbo verdadero 109° - 289°, teniendo como precaución navegar al sur del grupo de rocas ubicadas aproximadamente 250 metros al oeste del cabezo del muelle, las cuales son fácilmente apreciables, ya que en condiciones de mar calma permanecen afloradas y con presencia de oleaje son demarcadas por la rompiente que se forma en el lugar.

Una vez libradas dicho grupo de rocas, se podrá emprender navegación hacia el punto de fondeo de la nave a apoyar.

- 3) Bandas de Atraque: Babor.
- 4) Maniobras Simultáneas: No autorizadas.
- 5) Maniobras de Abarloamiento: Autorizadas, hasta un máximo de 2 embarcaciones.
- 6) Rancho de naves: Autorizados, a través de camiones aljibe desde el muelle.

Los camiones que realicen abastecimiento de combustible a las naves en el muelle, deben dar cumplimiento a lo establecido en los Artículos N°273 a N°276 del D.S N°160 "Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y

refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos”, de fecha 26 de mayo de 2008”.

m.- Ayudas a la Navegación.

Tipo : Baliza Luminosa (enfilación de entrada al canalizo).  
Cantidad : 02.  
Ubicación : - Baliza Anterior: Latitud 27° 09' S Longitud 109° 27' W.  
- Baliza Posterior: al 096° y a 250 m de la anterior.

n.- Limitaciones Operacionales.

- 1) Maniobras y trabajo portuario: Sólo diurno y cuando no haya precipitaciones.
- 2) Dirección y velocidad máxima del viento, para las siguientes maniobras y operaciones:  
Maniobras de atraque/amarre/desatraque/desamarre, ejecución de carga y descarga: Inferior a 20 nudos, a excepción de componente NE/E/SE, las cuales no tienen restricción.
- 3) Dirección y velocidad máxima de la corriente, para las siguientes maniobras y operaciones:  
Maniobras de atraque/amarre/desatraque/desamarre: Dirección Este, máximo 1,5 nudos.
- 4) Dirección y altura máxima de la ola, para las siguientes maniobras y operaciones:  
Maniobras de atraque/amarre/desatraque/desamarre, ejecución de carga y descarga:  
Dirección Este, máximo 0,8 metros.
- 5) Visibilidad para las siguientes maniobras y operaciones:  
Maniobras de atraque/amarre/desatraque/desamarre: Mínimo 1 milla náutica.

Nota:


Al sobrepasar los límites establecidos en la presente resolución, las naves no podrán amarrar al atracadero.

ñ.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.

- 1) Carta Náutica : S.H.O.A. N° 2512, edición 1993.
- 2) Uso de Prácticos : No corresponde.
- 3) Uso de Remolcadores : No corresponde.

o.- Situaciones Especiales.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Hanga Roa, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en Plan de Mal Tiempo de la Gobernación Marítima de Hanga Roa.

p.- Otras Informaciones.

Resolución C.P. H.R. Ord. N°12.600/14, de fecha 22 de febrero de 2021, que aprueba el Informe de Operación del Atracadero Multipropósito Hanga Piko, de fecha 16 de febrero de 2021.

q.- Contactos.

Capitanía de Puerto de Hanga Roa.

- Teléfonos : +56 32 2100222. / +56 65 2671266.
- Emergencia : 137.
- Correo Electrónico : [cphangaroa@directemar.cl](mailto:cphangaroa@directemar.cl).  
[servicioscproa@directemar.cl](mailto:servicioscproa@directemar.cl).

Atracadero Multipropósito Hanga Piko.

- Representante Legal : Sra. Luz Zasso Paoa.
- Teléfonos : +56 32 2100410 / +56 32 2100412.
- Correo Electrónico : [lzasso@sasipa.cl](mailto:lzasso@sasipa.cl).

r.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto Estime de Interés.

- 1) El usuario que haga usufructo del atracadero, previo a la recalada de las naves, deberá administrar las medidas necesarias para mantener la limpieza de la loza y el entorno del frente de atraque, objeto evitar accidentes.
- 2) Ante el caso de arribo de una nave de carga y un crucero, deberá primar la actividad de desembarco y embarco de pasajeros del crucero; una vez despachada la nave de pasajeros se podrá comenzar o reanudar la faena de carga y descarga de mercancías.
- 3) Se debe tener siempre presente que existe un constante tránsito de embarcaciones pesqueras y deportivas, por lo que previo y durante cualquier maniobra de atraque o desatraque se debe mantener una buena vigilancia.
- 4) Todo accidente que se produzca en el atracadero multipropósito durante maniobras de atraque, desatraque, carga o descarga debe ser informado a la Capitanía de Puerto de forma inmediata.

- 5) Los cortes de espías de las naves menores atracadas al atracadero multipropósito deben ser informada a la Capitanía de Puerto, indicando si hay personas accidentadas.
- 6) El muelle de atraque deberá estar dotado con cantidad suficiente de aros salvavidas con un cabo de vida de 50 metros de largo cada uno, los que se encontraran ubicados en un lugar de fácil acceso al atracadero multipropósito.
- 7) Toda situación no descrita en la presente resolución deberá ser consultada mediante documento oficial a la Autoridad Marítima Local para su evaluación y posterior resolución.

#### 4.2 Otros aspectos operativos marítimos.

##### 4.2.1 Requerimientos de Servicios de apoyo a la navegación

###### a) Práctico de Puerto

No existe el Servicio de Práctico de Puerto en Isla de Pascua. En casos de que un Armador, Capitán, Agencia de Naves, requiera el servicio, se deberá solicitar por escrito a la Capitanía de Puerto de Hanga Roa al correo [servicioscproa@dgtm.cl](mailto:servicioscproa@dgtm.cl)

###### b) Remolcador de Puerto

En casos de que un Armador o Capitán requiera el servicio de Remolcador de Puerto, se deberá solicitar directamente a su Agente General en Chile o al Agente de Naves en Valparaíso o Isla de Pascua, con la debida antelación. Una navegación desde el continente hasta la isla tiene una duración como mínimo de siete días a velocidad económica.

##### 4.2.2 Estudios y Publicaciones

- a) Resolución de aprobación de estudios oceanográficos y batimétricos (SHOA) y periodo de vigencia:

Levantamiento Hidrográfico de 1992, vigente según carta SHOA N° 2512.


- b) Publicaciones, Tablas y Cartas Náuticas



Las Publicaciones, Tablas y Cartas Náuticas recomendadas son las siguientes:

- a) Publicación SHOA N°3001 Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.
- b) Publicación SHOA N°3007 Lista de Faros.
- c) Publicación SHOA N°3009 Tablas de Marea de la Costa de Chile.
- d) Publicación Guide to Port Entry, Edition 2013/2014, UK.
- e) Carta Náutica SHOA N° 2512.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## CAPÍTULO V Prevención de la Contaminación del Medio Ambiente Marino.

### 5.1 Factores Contaminantes

Las fuentes de generación de contaminación e impactos ambientales en los puertos son:

- El tráfico marítimo.
- Las operaciones de carga y descarga en tierra y a bordo.
- El derrame de cargas peligrosas.
- El derrame de hidrocarburos por el buque.
- El manejo de aguas de sentinas por el buque.
- La contaminación del aire por emisión de gases de combustión de los buques.
- Las basuras y residuos generados por los buques.
- La mantención y reparación de naves en varadero.

Para prevenir y mitigar los efectos de la contaminación marina y del aire por los buques, se deberá dar cumplimiento tanto a la reglamentación nacional como lo es el D.S. N° 1 Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, 1992, como a los Convenios Internacionales ratificados por Chile, como el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL73 y sus posteriores enmiendas.

### 5.2 Contaminación por Hidrocarburos o Sustancias Perjudiciales

Una de las fuentes de mayor relevancia por el impacto en la flora y fauna marina de Isla de Pascua es sin lugar a dudas, los derrames de hidrocarburos líquidos y sustancias peligrosas perjudiciales transportadas por los buques, para lo cual deberán mantener vigente un Plan de Mitigación para el control de los derrames, el equipamiento absorbente para la descontaminación del mar y la tripulación con los cursos de capacitación reglamentarios efectuados.


### 5.3 Manejo de Aguas de Lastres

Respecto del manejo de las aguas de lastre por los buques, estará prohibido su vertimiento dentro de las 12 millas marinas de Mar Territorial y en los lugares de fondeo a la gira en las Aguas Interiores, debiendo demostrar con registros las operaciones de descarga en los puertos de recalada.

### 5.4 Contaminación del Aire

Las fuentes de impacto atmosférico y contaminación del aire están dadas por las partículas y polvos generados durante la transferencia de las cargas sólidas a granel, barrido de bodegas y por los gases de la quema de hidrocarburos por los motores marinos a través de sus respectivas chimeneas. Para prevenir este tipo de



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

contaminación se deberá dar cumplimiento a la reglamentación marítima ambiental señalada precedentemente.

## 5.5 Manejo de Desechos y Basuras de los Buques

Los residuos industriales generados por los buques durante sus operaciones de carga y descarga, consolidado y desconsolidado de contenedores, trinca y sujeción de la carga, como también los residuos domésticos e industriales generados por la tripulación y pasajeros, deberán ser retenidos a bordo y desembarcados en los puertos con servicios de recepción de basuras autorizados, debiendo demostrar con registros las operaciones de descarga en los puertos de recalada.

Tipos de desechos y basuras:


- Residuos de maderas de estiba y de envases/embalajes.
- Restos de carga a granel derramada en bodega y cubierta.
- Pallets, zunchos plásticos y metálicos.
- Mercadería dañada.
- Materiales para embalajes como plásticos, cartón y papel de envolver, papel de diario, cordeles, cintas de propileno, trapos, etc.
- Basuras orgánicas e inorgánicas domésticas.
- Residuos sólidos como trapos, elementos de limpieza de la sala de máquinas.
- Faena de recepción de basuras domésticas y residuos industriales sólidos y líquidos desde los buques.

El Puerto Hanga Piko no está autorizado por la autoridad competente para recepcionar basuras domésticas orgánicas e inorgánicas desde los buques tanto de tráfico nacional como internacional. Lo mismo ocurre con los residuos industriales sólidos y líquidos generados por las operaciones de los buques, los cuales deberán ser retenidos a bordo y entregados en el próximo puerto de recalada.

## 5.6 Permisos para actividades especiales

### 5.6.1 Permiso para efectuar "Para de Máquinas"

En el Puerto de Hanga Piko no se podrán realizar "Para de Maquinas" por motivos de seguridad, debido a la inexistencia de Remolcadores de Puerto y cambios climáticos adversos sin previo aviso. Los buques deberán estar siempre con sus máquinas operativas y con las dotaciones mínimas de seguridad a bordo, listas para zarpar en caso de un mal tiempo repentino o fenómeno de la naturaleza como Maremoto y Tsunami.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

#### 5.6.2 Permiso para efectuar "Trabajos en Caliente"

En el Puerto de Hanga Piko, se podrán realizar "Trabajos en Caliente" a bordo de las naves fondeadas a la gira, siempre y cuando no existan mercancías peligrosas a bordo y se haya efectuado la desgasificación de los espacios cerrados y los contiguos.

La solicitud deberá efectuarla el Capitán a través de su Agencia de Naves, a la Autoridad Marítima.


#### 5.6.3 Permiso para efectuar "Pruebas de Botes Salvavidas"

En el Puerto de Hanga Piko, se podrán realizar "Pruebas de Botes Salvavidas" desde los buques fondeados a la gira, pero sin realizar faenas de transferencia de carga o pasajeros en forma simultánea. La solicitud deberá efectuarla el Capitán a través de su Agencia de Naves, a la Autoridad Marítima.

#### 5.6.4 Permiso para efectuar "Pintado del Casco del Buque"

En el Puerto de Hanga Piko, no se podrán realizar trabajos de pintura externa del casco del buque, debido a las condiciones climáticas adversas en los lugares de fondeo a la gira y principalmente por la protección del medio ambiente marino contra los derrames de pinturas.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## ANEXOS

### ANEXO "A"

#### PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE ALARMA DE TSUNAMI

#### 1.- OBJETIVO:

- 1.1. Salvaguardar la vida de las personas, proteger los Buques mercantes, sus tripulaciones, trabajadores portuarios y el medio ambiente ante un potencial derrames de sustancias peligrosas generadas por el Buque o almacenamiento de sustancias peligrosas en tierra al ser golpeados por un Tsunami.

#### 2.- RESPONSABILIDAD DE CUMPLIMIENTO:

- 2.1. Gerencia SASIPA SpA. y Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias.
- 2.2. Capitán Buque, Patrón Barcaza, Jefes de Departamentos SASIPA SpA, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), Oficial de Protección del Buque (OPB).


#### 3.- NORMAS RELACIONADAS:

- 3.1. Código del Trabajo, artículo 184. El empleador estará obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores.
- 3.2. D.S. N° 26 de 1966, MINDEF. Designa al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile -SHOA- ante el Sistema Internacional de Alarma Tsunami del Pacífico y crea un Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM).
- 3.3. D.L. N° 369, de 1974, LEY ORGÁNICA DE LA OFICINA NACIONAL DE EMERGENCIA-ONEMI. Servicio público dependiente del Ministerio del Interior, encargado de planificar, coordinar y ejecutar las actividades destinadas a prevenir o solucionar los problemas derivados de sismos y catástrofes.
- 3.4. Código Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias, Parte "A", párrafo 16.3.5 y Parte "B", párrafo 18.2.5.

#### 4.- DEFINICIONES:

- 4.1. Amenaza: Fenómeno natural o provocado por la actividad humana cuya ocurrencia es peligrosa para las personas, propiedades, instalaciones y para el medio ambiente.
- 4.2. Análisis de Vulnerabilidad: Proceso para determinar los componentes críticos o débiles de los sistemas ante las amenazas.

- 4.3. Atención de accidentados: Acción coordinada para efectuar los primeros auxilios y poner a salvo a los accidentados.
- 4.4. Bomberos contra incendios: Personal voluntario entrenados y equipados, cuya finalidad es minimizar las lesiones y pérdidas a la propiedad de la empresa y buques que resulten de un maremoto y posterior tsunami.
- 4.5. Desastre natural: Ocurrencia de un fenómeno natural en un espacio y tiempo limitado que causa trastornos en los patrones normales de vida y ocasiona pérdidas de humanas, materiales y económicas debido a su impacto sobre poblaciones, propiedades, instalaciones y ambiente.
- 4.6. Emergencia: Situación fuera de control que se presenta por el impacto de un desastre.
- 4.7. Evacuación ante Tsunami: Abandono ordenado de los lugares de trabajo hacia zonas de seguridad en altura para proteger la integridad física de las personas.
- 4.8. Fenómeno Natural: Manifestación de las fuerzas de la naturaleza tales como maremotos, tsunamis, huracanes, lluvias torrenciales y otros.
- 4.9. Impacto: Efectos en el medio ambiente y en obras hechas por el hombre, a causa de un desastre.
- 4.10. Maremoto: Terremoto producido en el subsuelo marino.
- 4.11. Plan de Mitigación: Conjunto de medidas y obras a implementar antes de la ocurrencia de un desastre, con el fin de disminuir el impacto sobre los componentes de los sistemas.
- 4.12. Puesto de Mando: Lugar físico en altura, resistente a un maremoto y tsunami, donde se reúnen los encargados de enfrentar un tsunami para dirigir la evacuación de los trabajadores portuarios, el zarpe de emergencia de los buques y la protección de las cargas peligrosas almacenadas.
- 4.13. Tsunami: Palabra técnica compuesta (Tsu-Nami), de origen japonés que se traduce literalmente como "Tsu" bahía y "Nami" onda, permitiendo entender el fenómeno físico, de cómo, estas ondas de presión generadas por un maremoto, se desplazan sumergidas en 360° desde el epicentro, a gran velocidad, y afloran en las bahías de la Isla de Pascua como una pared de agua homogénea de diferentes alturas al disminuir la profundidad del suelo marino, arrasando con todo a su paso. Pueden provocar un tsunami, una explosión volcánica bajo el mar, una caída de meteorito en el mar, un deslizamiento de una ladera de una cordillera oceánica, una explosión nuclear y un maremoto de corto o largo alcance.

	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

- 4.14. Tsunami de corto alcance: Aquel generado bajo suelo marino, cerca de la costa de la Isla de Pascua y que arriba en minutos.
- 4.15. Tsunami de largo alcance: Aquel generado en el anillo de fuego del Océano Pacífico y que puede demorar hasta 12 horas en arribar a la costa de la Isla de Pascua.
- 4.16. Vulnerabilidad Puerto Hanga Piko: Perímetro geográfico de la Caleta, almacenes, equipos de izado de la carga, varadero, dársenas de atraque y Buques que tienen la mayor posibilidad de ser dañados por el impacto de un Tsunami.
- 4.17. Zona de Seguridad: Lugar situado a más de 30 metros de altura del nivel del mar, donde se reúnen las personas para ponerse a salvo en caso de evacuación por Tsunami.

## 5.- ORGANIZACIÓN PARA LA EMERGENCIA:


### 5.1. Constitución del Puesto de Mando:

- Gerente de SASIPA SpA
- Jefe Departamento Operaciones M. y P.
- Asesor en Prevención de Riesgos
- Jefes Departamentos
- OPIP

### 5.2. Lugar del Puesto de Mando ante Tsunami:

El Puesto de Mando ante Tsunami estará ubicado en el edificio corporativo de SASIPA SpA, ubicado en calle Hotu Matua s/n y contará con el siguiente equipamiento e información:

- Equipo de comunicaciones VHF marítimas con grabación de voz.
- Equipos de comunicaciones portátiles y/o teléfonos móviles.
- Equipos de comunicaciones por internet inalámbrico (computador).
- Binoculares.
- Cantidad de trabajadores portuarios trabajando y evacuado.
- Listado tripulaciones Buques Mercantes y Barcazas.
- Bitácora de Registro Acaecimientos.

	<b>ÁREA:</b> CARGA y DESCARGA	<b>REVISIÓN:</b> 04
	<b>TÍTULO:</b> MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	<b>CÓDIGO:</b> CD-FA-PR-01

### 5.3. Funciones del Puesto de Mando ante Tsunami de corto alcance:

- Verificar la evacuación de las personas en el tiempo mínimo posible.
- Notificar la Alarma y el zarpe de emergencia a los Capitanes de Buques mercantes.
- Notificar a los Patrones de las Barcazas ponerse a resguardo.
- Solicitar la asistencia de rescate y médica de ser necesaria.
- Coordinar con la Capitanía de Puerto de Hanga Roa las medidas de protección a adoptar.
- Llevar registro y grabaciones de todo lo realizado antes, durante y pasada la emergencia.
- Atender las relaciones públicas y emitir los comunicados de prensa que se requieran.
- Evaluación del impacto del tsunami en el recinto portuario de Hanga Piko.

### 5.4. Funciones del Puesto de Mando ante Tsunami de largo alcance:


- Verificar la evacuación de las personas en forma gradual y ordenada.
- Notificar la Alarma y el zarpe a Capitanes de Buques mercantes.
- Notificar la Alarma a los Patrones de las Barcazas para que procedan con el resguardo de ellas en su sitio de varada.
- Proteger o retirar del borde costero las sustancias y materiales peligrosos.
- Mantener enlace de comunicación permanente con las Autoridades y Buques mercantes.
- Solicitar la asistencia de rescate y médica de ser necesaria.
- Coordinar con Capitanía de Puerto de Hanga Roa las medidas de protección a adoptar.
- Llevar registro y grabaciones de todo lo realizado antes, durante y pasada la emergencia.
- Atender las relaciones públicas y emitir los comunicados de prensa que se requieran.
- Evaluación del impacto del tsunami en el recinto portuario de Hanga Piko.

### 5.5. Evacuación del Recinto Portuario de Haga Piko:

#### 5.5.1. Procedimiento de Evacuación del Personal:

- a) La evacuación del personal de la planta será dispuesta por el Gerente de SASIPA SpA o quién le suceda en el mando, cuando la Autoridad asílo disponga o a falta de ello, cuando la vida de los trabajadores se encuentre amenazada.




	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- b) El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias o quién lo represente en terreno o a bordo del Buque, materializaran la orden de evacuar con la mayor rapidez posible para dirigirse a la zona de seguridad en altura vertical más próxima, aprobada como tal, por la Gerencia.
- c) Las vías de evacuación y zonas de seguridad se encontrarán actualizadas en el Plan de Evacuación ante Tsunamis y publicadas en Diarios Murales, debidamente señalizadas y practicado por todos los trabajadores marítimos y portuarios de SASIPA SpA.
- d) En la Inducción realizada a todo tripulante marítimo y trabajador portuario nuevo se deberá incluir el Plan de Evacuación ante Tsunamis y practicarlo. El personal deberá dirigirse en forma ordenada y rápida a la zona de seguridad en alturas.

5.5.2. Procedimiento de Evacuación de los Buques:

- a) A la recalada de todo Buque mercante y en la reunión de arribo, se informará por escrito al Capitán, con copia a la Agencia de Naves para los Buques de Pasajeros, la situación potencial de ocurrencia de un Tsunami de corto o largo alcance en el cordón de fuego del Océano Pacífico.
- b) En caso de producirse un Tsunami de corto alcance, el Capitán deberá efectuar un zarpe de emergencia.
- c) En caso de producirse un Tsunami de largo alcance, el Capitán podrá efectuar un zarpe normal recogiendo a toda su tripulación y pasajeros en tierra.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## ANEXO "B"

### PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE INCENDIO EN ATRACADERO DE HANGA PIKO O BUQUE

#### 1.- OBJETIVO:

- 1.1. Salvaguardar la vida de las personas y su integridad física, tanto en el caso de los trabajadores como de los clientes, proveedores, visitas o usuarios ante un incendio en Atracadero Hanga Piko o Buque.

#### 2.- RESPONSABILIDAD DE CUMPLIMIENTO:

- 2.3. Gerente SASIPA SpA y/o Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias.
- 2.4. Capitán del Buque o Patrón de la Barcaza
- 2.5. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), Asesor de Prevención de Riesgos.

#### 3.- NORMAS RELACIONADAS:

- 3.1. Código ISPS, Parte B, párrafo 15.11.1 Daño o destrucción de una instalación portuaria o de un buque, por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo.
- 3.2. Plan para el control de incendios en los Buques y las Instalaciones Portuarias de la Autoridad Marítima.

#### 4.- DEFINICIONES:

- 4.1. Emergencia: Es un estado provocado por un evento no programado que requiere una acción inmediata para prevenir y minimizar daños a las personas, a la propiedad, a la comunidad y al medio ambiente.
- 4.2. Amago de incendio: Es un fuego incipiente, controlado o extinguido oportunamente por los propios Centros de Producción.
- 4.3. Principio de incendio: Es un fuego incipiente, controlado o extinguido oportunamente por la Brigada Contra Incendio (BCI).
- 4.4. Incendio descontrolado: Fuego descontrolado que se propaga y que causa daños a las personas, propiedad y medioambiente.
- 4.5. Atención de accidentados: Acción coordinada para efectuar los primeros auxilios y poner a salvo a los accidentados.

- 4.6. Evacuación: Abandono ordenado de los lugares de trabajo hacia zonas de seguridad para proteger la integridad física de las personas.
- 4.7. Zona de Seguridad: Lugar donde se reúnen las personas en caso de una emergencia y/o evacuación.
- 4.9. Puesto de Mando: Lugar físico donde se reúnen los representantes de diversos estamentos internos y/o externos, encargados de planificar, dirigir y apoyar las labores logísticas durante una emergencia.
- 4.10. Puesto de Escena: Grupo de personas representantes de diversos estamentos internos y/o externos, encargados de coordinar y controlar la emergencia.
- 4.11. Personal combate incendios: Personal entrenado y equipado, cuya finalidad es minimizar las lesiones y pérdidas que se puedan presentar a consecuencia de incendios u otro tipo de emergencias a bordo de los buques o en tierra.
- 4.12. Grupo de Apoyo de Emergencia: Personal de apoyo, capacitado y entrenado para cooperar en el Control y Combate de Incendios y en la evacuación del personal afectado.
- 4.13. Evacuación del Personal: Conjunto de actividades y procedimientos tendientes a conservar la vida y la integridad física de las personas en el evento de verse amenazadas, mediante el desplazamiento a través y hasta lugares de menor riesgo.

## 5. ORGANIZACIÓN DE LA EMERGENCIA:


### 5.1. Generalidades de la Emergencia

- En caso de incendio a bordo de un Buque deberá constituirse el Puesto de Mando.
- En caso de incendio en las instalaciones del Atracadero Hanga Piko se constituirá el Puesto de Mando y el Puesto de Escena.

### 5.2. Funciones del Puesto de Mando

- 5.2.1. Evaluar y ordenar las acciones a ejecutar para el control y extinción de un incendio.
- 5.2.2. Coordinar y proveer el apoyo logístico que se requiera.
- 5.2.3. Mantener enlace permanente con el Buque o Puesto de Escena y con los diferentes apoyos que se encuentren en terreno.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

- 5.2.4. Coordinar la participación de la asistencia médica necesaria a requerimiento del Puesto de Escena.
  - 5.2.5. Coordinar con la Capitanía de Puerto de Hanga Roa las medidas de control a adoptar.
  - 5.2.6. Llevar un registro del desarrollo de la emergencia, material y personal empleado.
  - 5.2.7. Atender las relaciones públicas y emitir los comunicados de prensa que se requieran.
  - 5.2.8. Evaluación del impacto en el medio ambiente acuático, cuando corresponda.
- 5.3. Constitución del Puesto de Mando en el lugar de la Emergencia:
- 5.3.1. El Gerente de SASIPA SpA, o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse en el Puesto de Mando y ordenará el aviso al Cuerpo de Bomberos de Isla de Pascua y demás instituciones externas necesarias como la Autoridad Marítima, Carabineros, Hospital, informando en detalle el tipo de incendio, a objeto de considerar las medidas de protección necesarias para el personal y elementos con que se debe concurrir a cooperar en su extinción.
  - 5.3.2. El Asesor Prevención de Riesgos de SASIPA SpA, o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse siempre que ocurra un incendio y coordinar y asesorar al Gerente con la información técnica necesaria para el control de las medidas de seguridad para el personal.
  - 5.3.3. El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse siempre que ocurra un incendio y coordinará y suministrará los recursos que solicite el Puesto de Escena.
- 5.4. Constitución del Puesto de Escena en el lugar de la Emergencia:
- 5.4.1. El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA, se constituirá como asesor del Jefe de Escena en el lugar de la emergencia, apoyando los requerimientos logísticos para la extinción del incendio que éste haga.
  - 5.4.2. El Jefe de Puesto de Escena será asumido por quién designe el Comandante del Cuerpo de Bomberos de Isla de Pascua. Coordinará las acciones inmediatas para el control, extinción y/o evacuación del personal.

- 5.4.3. El Asesor en Prevención de Riesgos de SASIPA SpA, verificará las condiciones de seguridad, advirtiendo al Jefe de Escena de los peligros presentes producto de la emergencia como combustibles o cargas peligrosas potencialmente involucradas, objeto de proteger la integridad física de los Bomberos y sus equipos.
- 5.4.4. El Director del Hospital o quien lo represente, proveerá todo el apoyo material y humano sanitario existente, para facilitar la atención de primeros auxilios del personal accidentado y del traslado de heridos.
- 5.4.5. El Comisario de Carabineros o quien lo represente, dispondrá de todos sus medios humanos para mantener las áreas perimetrales afectadas señalizadas y ayudar al orden en caso de evacuación del personal en el lugar de la emergencia.
- 5.4.6. El Jefe del Departamento de Servicios de SASIPA SpA o quien lo represente, proveerá los servicios requeridos para enfrentar la emergencia, como cortes de energía eléctrica, ventilación, bombas de achique, alumbrado de emergencia u otros servicios que se requieran.
- 5.4.7. El Capitán de Puerto de Hanga Roa o quien lo represente, en caso de un incendio mayor, dispondrá las medidas a adoptar cuando esté involucrado un Buque mercante.



**ANEXO "C"**  
**PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA ANTE DERRAME DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS EN EL PUERTO HANGA PIKO**

**1.- OBJETIVO:**

- 1.1. Apoyar con sus medios a los Buques que se encuentren fondeados a la gira en el Recinto Portuario y que hayan generado un derrame de hidrocarburo líquido o aguas de sentina contaminadas.
- 1.2. Colaborar y apoyar operaciones conjuntas con la Autoridad Marítima y otros terminales vecinos frente a contingencias mayores, en caso de ser requerido.

**2.- RESPONSABILIDAD DE CUMPLIMIENTO:**

- 2.1. Gerente SASIPA SpA y/o Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias.
- 2.2. Capitán del Buque o Patrón de la Barcaza
- 2.3. Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias
- 2.4. Asesor en Prevención de Riesgos.

**3.- NORMAS RELACIONADAS:**

- 3.1. Normativa Nacional Relacionada con la Contaminación Marina

a) LEY DE NAVEGACION (D.L. N° 2.222, DEL 21.MAY.1978).

El Título IX, dedicado a la contaminación marina, establece la prohibición absoluta de contaminar el Medio Ambiente, esta Ley refuerza las responsabilidades de la DGTM y MM. En la prevención y control de la contaminación marina en Chile. Hace especial énfasis en que será la DIRECCION GENERAL la encargada de hacer cumplir los Convenios Internacionales que sobre esta materia haya aprobado Chile.

b) REGLAMENTO GENERAL DE ORDEN, SEGURIDAD Y DISCIPLINA EN LAS NAVES Y LITORAL DE LA REPUBLICA (D.S. (M) N° 1.340 DEL 14.JUN.1941), MODIFICADO POR D.S. (M) N° 359 DEL 27.ABR.1963.

Establece en su Capítulo XXI diversas normas relacionadas con la "prohibición de arrojar y derramar en las aguas jurisdiccionales de la República de Chile, petróleo y sus derivados, lastre, escombros, basuras, etc., entregando a la Autoridad Marítima la atribución de adoptar todas las medidas que estime precedentes para evitar la



destrucción de la flora y fauna marina. Las medidas que en estos casos adopten las Autoridades Marítimas, no serán susceptibles de reclamo o recurso alguno.

c) REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACION ACUATICA (D.S. (M) N° 1 DEL 06.ENE.1992).

Establece el régimen de prevención, vigilancia y combate de la contaminación en las aguas de mar, ríos y lagos sometidos a la jurisdicción nacional.

Del mismo cuerpo formativo, el Artículo 132° señala que es el administrador u operador de un terminal marítimo el que deberá contar con los equipos y elementos necesarios para actuar en caso de emergencia, por fallas o accidentes que puedan causar contaminación de las aguas o litoral de la República.

d) CÓDIGO PBIP, Parte B, párrafo 15.11.1

Daño o destrucción de una instalación portuaria o de un buque, por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo.

### 3.2. Normativa Internacional Relacionada con la Contaminación Marítima.

a) CONVENIO PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LA ZONA COSTERA DEL PACÍFICO SUDESTE, D.S. (RR.EE.) N° 296, PUBLICADO EN D.O. DEL 14 DE JUNIO DE 1986.

Se refiere a la adopción de las medidas y de los instrumentos complementarios apropiados para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y zona costera del Pacífico Sudeste y para asegurar una adecuada gestión ambiental de los recursos naturales.

b) CONVENIO PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES 1973, MARPOL 73 Y SU PROTOCOLO DE 1978, APROBADO POR D.S. (RR.EE) N° 1689, PUBLICADO EN D.O. DEL 4 DE MAYO DE 1995.

Es el más ambicioso instrumento internacional que haya sido concertado en materia de contaminación del medio marino de carácter inminentemente preventivo, que tiene por objeto combatir la contaminación por hidrocarburos, y además, de toda otra clase de contaminación marina causada por los buques.

## 4.- DEFINICIONES:

A continuación, se describen las definiciones publicadas por DIRECTEMAR para determinar la clasificación de un derrame de hidrocarburos líquidos en el mar:



#### 4.1 Emergencia Clase "A". Derrame Menor:

Se denomina Emergencia Clase "A", aquella en que el derrame de petróleo, es menor a 5 metros cúbicos. Este tipo de derrame, representa un peligro "Leve", en la medida que no represente un alto riesgo de incendio o explosión y que no ocurra en un área crítica en cuyo caso, pasará a la categoría de "Mediano", por el esfuerzo que representará su control.

#### 4.2 Emergencia Clase "B". Derrame Mediano.

Se denomina Emergencia Clase "B", aquella en que el derrame de petróleo es de más de 5 metros cúbicos y hasta 500 metros cúbicos de petróleo. Este tipo de derrame, representa un peligro "Grave", para el medio acuático y su control, corresponderá al Centro Coordinador Regional de Control de la Contaminación del Puerto, el cual, si la ocasión lo amerita, contará con la asesoría del Centro Nacional de Control de la Contaminación, que tomará las medidas conducentes a minimizar los daños al medio ambiente.

#### 4.3 Emergencia Clase "C". Derrame Mayor.

Se denomina emergencia Clase "C" a aquella en que el derrame supera los 500 metros cúbicos de petróleo, cuyas características y cantidad revisten un peligro "Gravísimo" para el medio acuático.

Algunos factores que aumentan la gravedad del derrame, pueden ser la alta toxicidad del contaminante vertido, riesgo de incendio o explosión y que la amenaza afecte a un área crítica. Este tipo de derrame puede originarse por un accidente marítimo como colisión de un buque contra el muelle, varada del buque al aproximar al muelle, etc. El control de estos derrames, corresponde al Centro Coordinador Regional de Control de la Contaminación, con el apoyo del Centro Nacional y otros Centros Regionales, con activación del Plan Nacional.


### 5.- ORGANIZACIÓN DE LA EMERGENCIA:

#### 5.1. Generalidades de la Emergencia

5.1.1 En caso de que un Buque genere un derrame de hidrocarburos, es este quién asuma la obligación de mitigar el daño, activando su respectivo Plan de Control de Derrames de Hidrocarburos y utilizará sus equipos de recolección y barreras de control del derrame. SASIPA SpA, apoyará con sus Barcazas en lo que se requiera por parte del Buque o de la Autoridad Marítima.

5.1.2 En caso de que el derrame haya sido generado por una fuente terrestre en el Atracadero de Hanga Piko o por una Barcaza de SASIPA SpA, será esta última quién asuma el control, activando su Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos y sustancias peligrosas perjudiciales.



	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

## 5.2 Constitución del Puesto de Mando:

5.2.1 El Gerente de SASIPA SpA, o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse en el Puesto de Mando y ordenará el aviso a la Capitanía de Puerto, Cuerpo de Bomberos y demás instituciones externas necesarias como Carabineros, Hospital, informando en detalle el tipo de emergencia y sus riesgos, a objeto de considerar las medidas de protección necesarias para el personal y elementos con que se debe concurrir a cooperar en su recolección.

5.2.2 El Asesor Prevención de Riesgos de SASIPA SpA, o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse siempre que ocurra un derrame de hidrocarburos y asesorar al Gerente General con la información técnica necesaria para el control de las medidas de seguridad para el personal que participará en la recolección y limpieza.

5.2.3 El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias o quien lo represente en el momento de la emergencia, deberá constituirse siempre que ocurra un derrame de hidrocarburos o sustancias químicas perjudiciales y suministrará la información y los recursos que solicite el Jefe de Escena.

## 5.3 Constitución del Jefe de Escena en el lugar de la Emergencia:

5.3.1 El Jefe de Escena será asumido por quién designe el Capitán de Puerto de Hanga Roa. Coordinará las acciones para el control del derrame, aunque sea underrame menor, por encontrarse el Buque en un área protegida.

5.3.2 El Jefe de Operaciones Marítimas y Portuarias de SASIPA SpA, se constituirá como ayudante del Jefe de Escena en el lugar de la emergencia, apoyando los requerimientos logísticos para el control del derrame.

5.3.3 El Asesor en Prevención de Riesgos de SASIPA SpA, verificará las condiciones de seguridad, advirtiéndole al Jefe de Escena de los peligros presentes producto de la emergencia como la toxicidad del producto, la probabilidad de explosión o involucramiento con cargas peligrosas involucradas, objeto de proteger la integridad física de los participantes en la recolección y sus equipos.

5.3.4 El Hospital, proveerá todo el apoyo material y humano sanitario existente, para facilitar la atención de primeros auxilios del personal accidentado y del traslado de heridos en caso se requiera.




ÁREA:  
CARGA y DESCARGA

REVISIÓN:  
04

TÍTULO:  
MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS

CÓDIGO:  
CD-FA-PR-01

- 5.3.5 El Comisario de Carabineros o quien lo represente, dispondrá de todos sus medios humanos para mantener las áreas perimetrales afectadas cercadas y ayudar al orden en caso de evacuación de la población.
- 5.3.6 El Jefe de Logística de SASIPA SpA o quien lo represente, proveerá los servicios requeridos para enfrentar la emergencia, como material absorbente, barreras, bombas de achique, tanques de recolección, dispersante químico u otros equipos que se requieran.

	ÁREA: CARGA y DESCARGA	REVISIÓN: 04
	TÍTULO: MANUAL DE OPERACIONES MARÍTIMAS PORTUARIAS	CÓDIGO: CD-FA-PR-01

**ANEXO "D"**  
**CONDICIONES DE VIENTOS Y CORRIENTES MARINAS**

Los vientos alisios del SE son constantes en Isla de Pascua desde octubre a abril y soplan con fuerza al principio y al fin de esa temporada. Durante los meses de mayo a septiembre el tiempo es variable, prevalecen los vientos del Weste, y caen frecuentes chubascos de lluvia.

Los vientos del N y del W, conocidos, en la isla con el nombre de "papakino", se levantan con mayor frecuencia en invierno. Los vientos del SE llamados "vaitara" se producen también en invierno, viniendo acompañados de lluvia, como asimismo por mar gruesa.

Se ha observado en Hanga Piko una fuerte corriente local de S a N, la cual hace que el buque se encuentre aproado a una resultante del viento y la corriente, por cuya circunstancia se experimentan en el fondeadero fuertes balances lo que puede poner en riesgo la seguridad de los trabajadores portuarios durante la faena de transferencia de la carga.

