

Registro de las revisiones

Versión	Fecha de rev.	Páginas / Artículos revisados
0	27 Sept. 2015	Documento original

Términos y definiciones

SC Nuevo Pudahuel : Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel
BALI : Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago"

CO : Centro de Operaciones de SC NUVO PUDAHUEL
ETD : **Hora estimada de salida** (Estimated Time of Departure)
FIDS : **Sistema de Información de Vuelos** (Flight Information Display System)

PBB : Manga de Embarque Pasajeros
SAR : Sistema de Administración de Recursos
VDGS : Sistema de Guía Visual de Acople (Visual Docking Guidance System)

Los términos en mayúsculas contenidos en el presente documento que no tengan una definición especial, tendrán el significado que se les asignan en el contrato de subconcesión, el reglamento interno anexo y en las Bases de Licitación.

Objetivo

Establecer un mecanismo para la asignación del sistema de embarque/desembarque **y posiciones remotas**, para asegurar los servicios para la salida como para la llegada de aeronaves.

Distribución

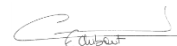
- Inspector Fiscal (Procedimiento incluido en el RSO)
- SC Nuevo Pudahuel: Empleados encargados de la actividad

Consulta

Según el BALI 1.10.10 C15, este mecanismo debe ser submito, **previo a la presentación**, a la consulta de los usuarios respectivos. Los usuarios a consultar están, al menos, 7, independientes entre sí y que representen en su conjunto, al menos, el 60% del mercado. Si hay menos de 7 usuarios se considerará el total de usuarios.

Elaborado por

Florence CHIBOUT ADPm / Expert. Aeropuertos 27/09/2015



Aprobado por

Antonio R. MENDES SCNP / Gerente O&M 27/09/2015

A. GENERALIDADES

SC NUEVO PUDAHUEL vela al uso homogéneo del total de infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión.

En todos aquellos casos en que SC NUEVO PUDAHUEL elabora un Mecanismo de Asignación para la prestación de un determinado servicio, vela porque dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de posición dominante, afectando el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto o, en general, que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

B. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

- a) DGAC.
- b) Líneas Aéreas
- c) Empresas de servicio de apoyo
- d) SC NUEVO PUDAHUEL

C. PROCEDIMIENTO

Se debe conformar en todos momentos con los requisitos de IATA y en particular del AHM. Todas las aerolíneas deben asignar un representante presente físicamente al Aeropuerto AMB.

El propósito de este Procedimiento es determinar prioridad entre servicios aéreos simultáneos para garantizar la libre competencia y optimizar el uso de la infraestructura. NUEVO PUDAHUEL establece este Procedimiento consciente de la necesidad y deseo de acomodar tantos tipos de servicios de Aerolínea como sea posible, pero reconociendo que hay muchas circunstancias en que las instalaciones limitadas en ciertos horarios operativos pueden requerir priorizar los distintos tipos de servicios y asignación de recursos a los distintos usuarios.

CENTRO DE OPERACIONES: NÚMEROS TELEFÓNICOS

Solicitud de buses	22 690 1701
Informar problemas de mantenimiento	
Informar problemas en terminales	
Accidentes	
Aseo	
Informar problemas terminal de carga	
Informar problemas de seguridad	22 690 1702
Obtención de credenciales (TICA)	22 690 1755
Solicitud de estacionamientos de aeronaves	22 690 1703
Informar cambios de matriculas	
Confirmación de vuelos	
Solicitud de cintas de equipaje y pantallas	22 690 1708
Solicitud de llamados de embarque	
Solicitud de anuncios de arribos	
Objetos perdidos	22 690 1707
Primeros auxilios	22 690 1701-1718
Fax	22 690 1704

1. ASIGNACION DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

1.1 PLANIFICACIÓN

Las Aerolíneas deberán presentar sus programas propuestos a la Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento. Todos los próximos programas otoño/invierno deben ser entregados a la Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento no más tarde que el 31 de enero y todos los próximos programas primavera/verano deben ser entregados no más allá del 31 de julio. Las fechas de presentación de programas están sujetas a cambio si es necesario, a la sola discreción de la Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento. Adicionalmente, las Aerolíneas debieran presentar cambios al programa auxiliares a la Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento no más allá de cuarenta y cinco (45) días previo a la fecha de cambio de programa propuesta. Los programas propuestos y cambios a los mismos recibidos después de los plazos publicados recibirán una menor prioridad para acomodación de puerta y pueden requerir ajuste.

Todos los programas y cambios de programa deben ser enviados por correo electrónico a la Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento e incluir la información de programa señalada a continuación.

Información de Programa Requerida (incluyendo, pero no limitado a):

- Número de Vuelo
- Identificador Aerolínea de 3 letras OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)
- Identificador Aerolínea de 2 letras IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo)
- Tipo de aeronave incluyendo modelo y serie
- Pares de ciudades
- Estado FIS (pre autorizado o autorizado con posterioridad)
- Horas de llegada y de salida
- Fechas de comienzo y término de programa
- Día(s) de operación
- Configuración de pasajero
- Peso Máximo Bruto al Aterrizar (PAMBA)
- Peso Máximo Bruto al Despegar (PMBG)

La Gerencia de Operaciones Y Mantenimiento responderá a todas las solicitudes de programación dentro de veinte (20) días corridos desde el plazo de presentación respectivo a que se hace referencia precedentemente. Si los vuelos solicitados caen dentro del ámbito de una nueva autorización de itinerario que es de la responsabilidad de la DGAC, se aplicarán los procedimientos de interfase mencionados en el artículo 1.10.9.3.1. f) de las Bases de Licitación.

Finalizada la etapa anterior, la Aerolínea recibirá una aprobación u opciones de ajuste disponibles, basándose en la solicitud de programación original.

Un borrador indicativo de plan de estacionamiento de aeronaves será preparado por NUEVO PUDAHUEL previo a cada cambio de programa estacional (esto es, marzo y octubre) y según sea requerido en cualquier ocasión que haya cambios de programa que impacten la asignación general.

Las posiciones de estacionamiento de aeronaves son asignadas por el CO.

El control y movimiento seguro de todos los pasajeros entre una aeronave y el terminal será de responsabilidad de la aerolínea operadora o de su representante y del Aeropuerto en cuanto al traslado por bus desde una posición remota y la terminal.

1.2 NIVELES DE PRIORIDAD DE LOS ESTACIONAMIENTOS

NUEVO PUDAHUEL revisará la solicitud de la Aerolínea para cada operación de vuelo nueva que requiera el uso de puertas de uso común y asignará una prioridad a cada operación de vuelo propuesta. El orden de prioridad es según se establece a continuación:

- Criterios Nivel 1: Servicio Internacional Programado de Fuselaje Ancho:
- Criterios Nivel 2: Servicio Internacional Programado de Fuselaje Angosto:
- Criterios Nivel 3: Servicio Nacional Programado:
- Criterios Nivel 4: Chárter, Itinerante y Otros Servicios No Programados.

Se tomará también en cuenta la disponibilidad de puertas de estatuto nacional, internacional o mixto (beneficiando de ambos estatutos por la modalidad swing) para decidir de la alocaión final.

1.3 PRIORIDADES DENTRO DE LOS NIVELES

En el evento de solicitudes de operación de vuelo que compitan dentro del mismo nivel de prioridad y en momentos operativos similares, NUEVO PUDAHUEL hará la determinación de prioridad basándose en factores, incluyendo, pero no limitados a:

- Tamaño de la aeronave.
- Pasajeros que ingresan. Si no se provee un recuento de pasajeros a NUEVO PUDAHUEL, NUEVO PUDAHUEL asumirá que es de cero.
- Número de operaciones.
- Destino nuevo o servicio duplicativo por la Aerolínea.
- Cualquier otro requerimiento específico (ej.: emergencia, seguridad, transporte de bienes o valores que requieren manejo especial, etc.)
- Histórico de puntualidad de la aerolínea y en particular en el itinerario específico.

2. USO DE LOS POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO

Las asignaciones de posiciones de estacionamiento son emitidas diariamente usando el Sistema de Administración de Recursos y pueden ser modificadas según sea necesario si cambios tardíos al tipo de aeronave u hora de llegada/salida son avisados. Detalles de la asignación de puestos son exhibidos a través del FIDS.

El CO tomará un rol proactivo en trabajar en colaboración con los operadores para asegurar el mejor resultado para todas las partes. El CO proveerá el aviso lo antes posible a los operadores de cualquiera cambios en la asignación de puestos que pueda ser necesaria.

La aerolínea deberá minimizar su tiempo de uso de sus Puertas y deberá retirar su aeronave prontamente.

Cuando las condiciones lo permitan, un intermedio de 15 minutos será provisto entre los “blocks out” esperados y los “blocks in” esperados del tiempo de arribo de la próxima aeronave a ser asignada esa posición de estacionamiento. Esta regla será interpretada para cubrir planeamiento para la asignación de puntos y no tendrá el efecto de denegar un punto a una aeronave que llega.

2.1 AERONAVE “EN PROGRAMA”/ “FUERA DE PROGRAMA”

Una aeronave será considerada “en programa” si llega o sale dentro de los veinte (20) minutos de la hora de llegada/salida programada. Cuando dos (2) o más aeronaves de un tamaño similar estén “Fuera de programa” y compitan por recursos, a la aeronave que opere lo más cercano al programa le será dada prioridad.

Si una aeronave está “Fuera de programa” al punto donde impactará la operación de otra aeronave, entonces la prioridad de asignación de punto ira a la aeronave “en programa”.

El “operador fuera de programa” puede ser asignado un un punto alternativo a aquel planeado.

Es responsabilidad de la Aerolínea notificar al CO tan pronto como sea posible de cualquier demora esperada en la llegada o salida de una aeronave.

Si se asigna una posición al contacto a una aeronave y llega antes, no necesariamente le será ofrecida una posición al contacto alternativa y se le puede solicitar espere hasta que la posición al contacto designada quede vacante, o puede elegir usar una posición sin manga si hubiera una disponible.

2.2 OTRAS REGLAS

Las aeronaves de vuelo regular que requieren usar una posición remota les será asignada la posición disponible más cercana al terminal si es apropiada para ese tipo de aeronave.

Es una responsabilidad del Coordinador del Aeropuerto comprobar los FIDS para el personal por cambios de puestos previo a la llegada de una aeronave. El Coordinador del Aeropuerto usará sus “mejores esfuerzos” para comunicar cambios de puestos directamente a los Operadores cuando sea dentro de 20 minutos de ETD.

Aeronaves internacionales que llegan con un tiempo de carga y descarga o tiempo de tránsito de 120 minutos o menos sobre la plataforma tendrá prioridad sobre un servicio que termina o con una espera de una franja de tiempo en tierra en exceso de 120 minutos.

Si a una Aerolínea se le asigna una posición sin puente, será responsabilidad del Operador/Representante de la Aerolínea asegurar el control y seguridad de sus pasajeros durante el desembarque o embarque en tanto se encuentre en la plataforma.

Cuando la salida de una aeronave es demorada debido a una falla mecánica/técnica y se requiere el punto para otra aeronave, el operador de la aeronave demorada puede recibir instrucciones de reubicar su aeronave a otro punto dentro de un tiempo específico.

3. PUENTES DE EMBARQUE DE PASAJEROS

Los puentes de embarque de pasajeros están compuestas por componentes mecánicos y eléctricos, hidráulicos y otros componentes que incluyen 400 Hertz. Cada puente es capaz de movimiento omnidireccional simultaneo incluyendo elevación vertical, rotación en un plano horizontal adicionalmente a capacidad de extensión y retracción.

3.1 PROTOCOLOS DE MANTENCIÓN

Los puentes de embarque de pasajeros serán mantenidos en una condición y apariencia limpia, segura, sana y ordenada en todo momento.

La mantención de los puentes de Embarque es responsabilidad de la Gerencia de Operación y Mantenimiento. Para asuntos operativos, reparaciones y necesidades de mantención relacionadas con los puentes de embarque, por favor contacte al CO.

3.2 ELECTRICIDAD 400 HZ

El cable eléctrico es para proveer electricidad operativa a la aeronave cuando está parqueada y no está generando electricidad. El objetivo normal operativo de este sistema es tener electricidad disponible desde la red para la aeronave parqueada en puertas las 24 horas del día.

En el evento de un corte de electricidad, las alternativas son el GPU por los Agentes de Handling o el APU de la aeronave.

Sin embargo, por razones medioambientales, el uso de 400 Hz será priorizado.

Los cables de la electricidad 400 Hz serán mantenidos en una condición segura y ordenada en todo momento.

Para asuntos operativos, reparaciones y necesidades de mantención del Electricidad de 400 Hz, por favor contacte al CO.

3.3 SUMINISTRO DE AGUA

Un sistema de suministro de agua estará disponible en cada puente.

Para asuntos operativos, reparaciones y necesidades de mantención del suministro de agua, por favor contacte al CO.

3.4 AIRE ACONDICIONADO

Aire acondicionado estará disponible en cada PBB.

Para asuntos operativos, reparaciones y necesidades de mantención del aire acondicionado, por favor contacte al CO.

4. OTRO

Cambio de itinerario el día de programación del vuelo

En caso de cambio de itinerario el día de programación del vuelo, se podrá re-asignar los recursos según los necesario y de la manera la más eficiente posible sin penalizar los vuelos sin cambios. Se actualizará el sistema de información de vuelo.

[Asignación de buses](#)

SC NUEVO PUDAHUEL tiene la responsabilidad de transportar a los pasajeros desde y hacia las aeronaves, cuando no se dispone de un puente de embarque para atención del vuelo.

La capacidad máxima de pasajeros por autobuses es de 74 pasajeros.

Se asigna la cantidad de buses en línea con el nombre de pasajeros del vuelo.

Uso del vehículo elevador tipo ambulift

En caso necesario se utilizará el ambulift, con prioridad a los pasajeros señalados con anticipación de 48h por la línea aérea.

Relación con el Sistema Automatizado de Gestión de Operaciones Aeroportuarias

La programación de los recursos y asignación estará registrada en el sistema de manera anticipada.

En caso de cambio el día del vuelo, el operador del Centro de Operaciones registrará los cambios en el sistema.