|  |  |
| --- | --- |
|  | **MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE SISTEMA DE EMBARQUE / DESEMBARQUE Y POSICIONES REMOTAS** |
|  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Registro de las revisiones |  | Versión | Fecha de rev. | Páginas / Artículos revisados. |
|  | Rev A  | 11 Dic. 2015 | Documento de consulta a usuarios. |
|  | 1 | 21 Dic 2016 | Cambio de formato. |
|  |  | 23 | 03 Jul 201709 Ago 2017 | Revisión y actualización anual.Cambios al Mecanismo enviado a la Inspección Fiscal por carta N° 1287 de fecha 09 de Agosto de 2017, en espera de su aprobación. Este mecanismo considera sugerencias de la IF y del Comité AOC, en este último caso en lo que se consideró pertinente.  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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”. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Objetivo |  | Establecer un mecanismo para la asignación del sistema de embarque/desembarque y de las 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 sujeto previo a su implementación a la consulta de los usuarios respectivos. Los usuarios a consultar deben ser, 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 | Alberto Becerra | Sub Gerente de Operaciones |  |
| Revisado por | Alberto Becerra | Sub Gerente de Operaciones |  |
| Aprobado por | Antonio Mendes | Gerente de Operaciones y Mantenimiento |  |

A. GENERALIDADES

SC NUEVO PUDAHUEL vela al uso homogéneo del total de la 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 que dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de posición dominante que afecte el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto. En general, SC NUEVO PUDAHUEL vela por evitar cualquier conducta que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia.

B. ORGANIZACIONES INVOLUCRADAS

1. DGAC.
2. Líneas Aéreas.
3. Servicios de Asistencia en Tierra.
4. SC NUEVO PUDAHUEL.

C. CONCEPTOS

**Arribo** – momento en que el avión queda inmovilizado en su posición de estacionamiento. Este tiempo puede ser obtenido con precisión y automáticamente por los sistemas de las aeronaves (ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System) o por los sistemas de guiamiento para el estacionamiento Guía Visual de Atraque (GDS – Guiding Docking Systems). En la ausencia de esos datos el arribo es considerado como el momento en que se ponen calzos al avión.

**Salida** – momento en que el avión inicia su movimiento en la posición de estacionamiento. Este tiempo puede ser obtenido con precisión y automáticamente por los sistemas de las aeronaves (ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System) o por los sistemas de guiamiento para el estacionamiento (GDS – Guiding Docking Systems). En la ausencia de esos datos la salida es considerada como el momento en que se retiran calzos al avión.

**STA** – *Schedule Time of Arrival* (en castellano Hora Programada de Arribo) - define la hora de itinerario de arribo del avión. Es la hora utilizada en la verificación del cumplimiento de la capacidad declarada de un aeropuerto y para la asignación de recursos del aeropuerto, considerando que esta última garantiza los niveles de servicio definido para la operación en eso aeropuerto.

**STD** – *Schedule Time of Departure* (en castellano Hora Programada de Salida) - define la hora de itinerario de salida del avión. Es la hora utilizada en la verificación del cumplimiento de la capacidad declarada de un aeropuerto y para la asignación de recursos del aeropuerto, considerando que esta última garantiza los niveles de servicio definido para la operación en eso aeropuerto.

**ETA** – *Estimated Time of Arrival* (en castellano Hora Estimada de Arribo) – define la hora estimada para el arribo del avión, la cual incorpora los retrasos/adelantamientos que ocurren en la operación. Las diferencias verificadas entre el ETA y el STA pueden implicar:

* Si son de gran magnitud (todos los que clasifican una operación fuera de programación)– una reasignación de los recursos asignados a un vuelo;
* Si son de baja magnitud – la continuidad de la asignación calculada bajo el parámetro de la Hora Programada de Arribo.

En el caso de desviaciones importantes entre el ETA y el STA, la reasignación normalmente es hecha de manera a minimizar los impactos de los cambios.

**ETD** – *Estimated Time of Departure* (en castellano Hora Estimada de Salida) - define la hora estimada para la salida del avión, la cual incorpora los retrasos/adelantamientos que ocurren en la operación. Las diferencias verificadas entre el ETD y el STD pueden implicar:

* Si son de gran magnitud (todos los que clasifican una operación fuera de programación) – una reasignación de los recursos asignados a un vuelo;
* Si son de baja magnitud – la continuidad de la asignación calculada bajo el parámetro de la Hora Programada de Salida.

En el caso de desviaciones importantes entre el ETD y el STD, la reasignación normalmente es hecha de manera a minimizar los impactos de los cambios

**ATA** – *Actual Time of Arrival* (en castellano Hora Real de Arribo) – define la hora en que realmente se registró el arribo del avión. Permite a través del cálculo de la diferencia registrada con el STA verificar la puntualidad de la operación. Es un tiempo importante en al cálculo de las ocupaciones de recursos en plataforma.

**ATD** – *Actual Time of Departure* (en castellano Hora Real de Salida) - define la hora en que realmente se registró la salida del avión. Permite a través del cálculo de la diferencia registrada con el STD verificar la puntualidad de la operación. Es un tiempo importante en al cálculo de las ocupaciones de recursos en plataforma.

D. PROCEDIMIENTO

**POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO**

Se debe conformar en todo momento con los requisitos de IATA y en particular del Airport Handling Manual.

Todas las Líneas Aéreas deben asignar un representante presente físicamente al Aeropuerto AMB.

**Vuelos Estacionales - Temporada**

1. Las Líneas Aéreas deberán entregar, con la antelación necesaria, a la Gerencia de Operaciones de SC NUEVO PUDAHUEL la información de itinerarios, rutas y material de vuelo relativas a las distintas temporadas IATA.
* Para la entrega de la información de itinerarios, rutas y material (STA/D) de vuelos de temporada será utilizado el correo electrónico: operaciones@nuevopudahuel.cl
* El formato a utilizar para la entrega de información de Temporada será lo mismo utilizado para la aprobación de las operaciones por la entidad competente o en alternativa una información con el siguiente formato:



Donde:

Desde – Fecha de inicio de Operación.

Hasta – Fecha de término de Operación.

Días de Operación – Indicación de día de operación en acuerdo con: 1 – Lunes, 2- Martes, 3 – Miércoles,

4 – Jueves, 5 – Viernes, 6 – Sábado y 7 – Domingo.

STD – *Scheduled Time of Departure* (Hora Programada de Salida).

STA – *Scheduled Time of Arrival* (Hora Programada de Arribo).

1. Las Líneas Aéreas con operación basada en el AMB deberán, además, entregar la previsión de continuidad de utilización de sus equipos (ej. Información que la aeronave que llega como vuelo XPTO 123 saldrá como vuelo XPTO 321).



1. La información entregada será ingresada a la base de datos semestral del Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL. Este software permitirá verificar la disponibilidad y asignar la distribución de los estacionamientos de aeronaves.
2. De esta manera se generará la programación y asignación de estacionamientos de aeronaves (puentes de embarque y posiciones remotas) de Temporada, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:
* Vuelo Internacional o Nacional.
* Tipo de vuelo (regular o no regular).
* Tipo de vuelo (Pasajeros o Carga).
* Tipo de aeronave.
* Itinerario.
* Número de pasajeros.
* Tiempo de uso de estacionamiento.
1. El propósito de esta asignación de temporada es de verificar la capacidad de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y áreas disponibles en el Área de Concesión para acomodar la operación constante de la información entregada.
* En la asignación de estacionamiento (excepto se solicitado diferentemente por las Líneas Aéreas) será dada prioridad a la asignación de Puentes de Embarque. Lo criterio para asignación será por orden decreciente de importancia, a:
	+ Factibilidad del uso de la Puente de Embarque por la aeronave;
	+ Aeronaves Wide Bodies;
	+ A los vuelos con mayor número de asientos;
	+ A los vuelos de mayor recorrido;
	+ A los vuelos con menor tiempo de estacionamiento.
* La asignación de las distintas Puentes de Embarque será preferencialmente hecha en acuerdo a lo siguiente criterio:
	+ Se considerará un tiempo de al menos 20 min entre la asignación de dos vuelos consecutivos en la misma Puente de Embarque.
	+ El tiempo de estacionamiento máximo permitido en un Puente de Embarque para una rotación completa (desde la llegada de la aeronave hasta su salida) queda limitado a 200 minutos.
	+ Si el tiempo de estacionamiento sobrepasa los límites definidos anteriormente, entonces el estacionamiento de la aeronave será fraccionado:
		- en 50 minutos en el proceso de arribo y 90 minutos en el proceso de salida si se trata de un wide body;
		- 50 minutos en el proceso de arribo y 70 minutos en el proceso de salida si se trata de un narrow body.

*(En esta situación la aeronave deberá abandonar el estacionamiento en la Puente de Embarque que le haya sido asignado para su proceso de llegadas, después que haya pasado 70/60 minutos, y dirigirse al nuevo estacionamiento que le sea asignado para su situación de pernocte (independiente del tiempo de pernocte). 70/60 minutos antes de la salida la aeronave deberá ingresar en el estacionamiento que le haya sido asignado para realizar su proceso de salida.)*

* + Vuelos internacionales del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 23 y en el sentido decreciente de la numeración de las Puertas de Embarque.
	+ Vuelos internacionales de Líneas Aéreas no integrantes del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 10 y en el sentido creciente de la numeración de las Puertas de Embarque.
	+ Vuelos nacionales del Grupo LATAM - a partir del Puente de Embarque 23 y en el sentido creciente de la numeración de las Puertas de Embarque.
	+ Vuelos nacionales de Líneas Aéreas no integrantes del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 28 y en el sentido decreciente de la numeración de las Puertas de Embarque.

**Vuelos diarios – Movimiento diario**

1. Diariamente las Líneas Aéreas podrán entregar, se necesario, la información de itinerarios, rutas y material que corrija la información ya existente en el sistema para los vuelos del día siguiente (STA/D). En complemento a la información mencionada anteriormente, las Líneas Aéreas podrán informar sobre el número de los pasajeros estimados/reales y el número de los pasajeros PMR (Pasajeros de Movilidad Reducida) transportados en cada vuelo.
* Esa información denominada de “**Movimiento Diario**” deberá ser entregada alrededor de las 20h del día anterior al día de operación.
* La no entrega de “**Movimiento Diario**” implica la mantención de la utilización de la información de vuelos de temporada existente en la base de datos semestral del Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL.
* Para la entrega de “Movimiento Diario” será utilizado el correo electrónico: eta.etd@nuevopudahuel.cl
* El formato a utilizar para la entrega de “Movimiento Diario” será lo acordado entre a la Gerencia de Operaciones de SC NUEVO PUDAHUEL y las Líneas Aéreas.
* La entrega posterior de “**Movimiento Diario**” será tratada como un cambio a la “**Operación Diaria**”, debiendo obedecer a los criterios definidos para esta.
1. La información entregada será ingresada a la base de datos del Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL. Este software permitirá rever la disponibilidad y asignar la distribución de los estacionamientos de aeronaves.
2. De esta manera se generará la programación y asignación de estacionamientos de aeronaves (puentes de embarque y posiciones remotas) teniendo en cuenta los siguientes parámetros:
* Vuelo Internacional o Nacional.
* Tipo de vuelo (regular o no regular).
* Tipo de vuelo (Pasajeros o Carga).
* Tipo de aeronave.
* Número de pasajeros.
* Tiempo de uso de estacionamiento.
1. La asignación diaria será ejecutada en acuerdo a la información entregada por las Líneas Aéreas y será basada en los siguientes criterios:
* En la asignación de estacionamiento (excepto se solicitado diferentemente por las Líneas Aéreas) será dada prioridad a la asignación de Puentes de Embarque. El criterio para la asignación, será por orden decreciente de importancia, a:
	+ Factibilidad del uso de la Puente de Embarque por la aeronave
	+ Aeronaves Wide Bodies;
	+ A los vuelos con mayor número de pasajeros
	+ A los vuelos de mayor recorrido
	+ A los vuelos con menor tiempo de estacionamiento.

*Nota: La prioridad de asignación de Puentes de Embarque podrá ser cambiada en función de lo número de pasajeros PMR transportados.*

* La asignación de las distintas Puentes de Embarque será preferencialmente hecha en acuerdo a lo siguiente criterio:
	+ Se considerará un tiempo de al menos 20 min entre la asignación de dos vuelos consecutivos en la misma Puente de Embarque.
	+ El tiempo de estacionamiento máximo permitido en un Puente de Embarque para una rotación completa (desde la llegada de la aeronave hasta su salida) queda limitado a 200 minutos.
	+ Si el tiempo de estacionamiento sobrepasa los límites definidos anteriormente, entonces el estacionamiento de la aeronave será fraccionado:
		- en 50 minutos en el proceso de arribo y 90 minutos en el proceso de salida si se trata de un wide body;
		- 50 minutos en el proceso de arribo y 70 minutos en el proceso de salida si se trata de un narrow body.

*(En esta situación la aeronave deberá abandonar el estacionamiento en la Puente de Embarque que le haya sido asignado para su proceso de llegadas, después que haya pasado 70/60 minutos, y dirigirse al nuevo estacionamiento que le sea asignado para su situación de pernocte (independiente del tiempo de pernocte). 70/60 minutos antes de la salida la aeronave deberá ingresar en el estacionamiento que le haya sido asignado para realizar su proceso de salida.)*

* + Vuelos internacionales del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 23 y en el sentido decreciente de la numeración de las Puertas de Embarque
	+ Vuelos internacionales de Líneas Aéreas no integrantes del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 10 y en el sentido creciente de la numeración de las Puertas de Embarque.
	+ Vuelos nacionales del Grupo LATAM - a partir del Puente de Embarque 23 y en el sentido creciente de la numeración de las Puertas de Embarque
	+ Vuelos nacionales de Líneas Aéreas no integrantes del Grupo LATAM – a partir del Puente de Embarque 28 y en el sentido decreciente de la numeración de las Puertas de Embarque.
1. Una vez procesada la información de asignación de estacionamientos, ésta será entregada a la Torre de Control (DGAC), Líneas Aéreas y/o empresas de Servicio de Asistencia en Tierra.

**Operación diaria**

1. Los cambios que resultan de la normal o contingente operación diaria tienen un impacto directo en las asignaciones de las posiciones de estacionamiento. Los cambios que resultaran de la diferencia entre los STA/D registrados Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL y los ETA/D resultantes de la real operación de cada vuelo pueden implicar la necesidad de reasignación de posiciones de estacionamiento de las aeronaves.

1. Será responsabilidad del Coordinador de Aeropuerto de SC NUEVO PUDAHUEL de verificar la necesidad de reasignación de posiciones de estacionamiento de las aeronaves, tiendo por base la información existente sobre los ETA/D de los distintos vuelos.
* Es responsabilidad de las Líneas Aéreas, directamente o a través de sus representantes, de mantener informada el Centro de Coordinación del Aeropuerto de los cambios en los ETA/D de sus vuelos.
* Los medios para entregar la información relativa a los ETA/D son:
	+ Fono contacto FIDS: 22 690 1708/03
	+ eta.etd@nuevopudahuel.cl
* Si las Líneas Aéreas no entregasen información relativa a los ETA/D de sus vuelos, SC NUEVO PUDAHUEL considerará que el tiempo de estacionamiento será el registrado en el Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL (STA/D).
1. No obstante, lo mencionado en el punto anterior, el Coordinador del Aeropuerto deberá verificar todos los días alrededor de las 02:00 la situación relativa a los vuelos con origen en el Hemisferio Norte y cuyo trayecto ocurra en el período nocturno, utilizando la información de ETA/D entregada por las Líneas Aéreas (e.mail/fono) o, en su ausencia, utilizando todas las fuentes disponibles (ej. FlightRadar) para la obtención del ETA de los vuelos con destino al AMB.
* Con base a la información existente alrededor de las 02:00 será ejecutada la definitiva asignación de las posiciones de estacionamiento, aún en acuerdo con los criterios descritos para **Vuelos Diarios – Movimientos Diarios**
* Una vez procesada la información de asignación de estacionamientos, esta será entregada a la Torre de Control (DGAC), Líneas Aéreas y/o empresas de Servicio de Asistencia en Tierra.

1. La reasignación de posiciones de estacionamiento por razones derivadas de la real operación de los vuelos será ejecutada por el Coordinador del Aeropuerto y basada en los siguientes criterios:
* Mantención de la estabilidad de la programación existente, lo que implica serán reasignados los vuelos que no puedan utilizar la posición que les estaba asignada anteriormente (porque el cambio en los tiempos para su rotación impacta con la operación del vuelo siguiente que esté asignado para esa posición).
* Prioridad en la asignación de las posiciones de estacionamiento a los vuelos que cumpliendo con su horario tienen que ser reasignados por indisponibilidad del estacionamiento que les estaba asignado.
* Aplicación de los restantes criterios definidos para la asignación de los **Vuelos diarios -Movimientos Diarios.**
* La aplicación de los criterios arriba mencionados podrá no ser aplicada en los casos que las Líneas Aéreas sujetas a cambios elija afectar otro de sus propios vuelos, para mantener aquel vuelo en contingencia en puente, si así lo estima necesario, pero en ningún caso afectando a los vuelos de otras compañías.
1. Ante la eventualidad de una contingencia con una aeronave estacionada en una Puente de Embarque:
* Que no sea impeditiva del movimiento de la aeronave y que implique el retraso de su salida, deberá en cualquier de los casos la aeronave abandonar su posicione de estacionamiento y dirigirse a la posición de espera que le sea asignada (ej. Perdida de SLOT ATC).
* Que tras su salida del estacionamiento se presenta una falla técnica, retrasando o frustrando su salida en el horario previsto, eso vuelo será considerado para efectos de asignación de posiciones de estacionamiento como un vuelo fuera de horario, sujetándose a los criterios definidos para la asignación de este tipo de vuelos.
1. Los cambios en las asignaciones de aeronaves serán entregados a la Torre de Control (DGAC), Líneas Aéreas y/o empresas de Servicio de Asistencia en Tierra.

**PUERTAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE**

1. La información sobre Puertas de Embarque, será publicada:
* 120 minutos antes del ETD del vuelo, si este es internacional;
* 60 minutos antes del ETD del vuelo, si este es nacional;
* esta publicación es condicionada a la presencia del avión en el aeropuerto o a la confirmación de un ETA que garantice el ETD.
1. La información sobre el Embarque, constará de 3 estados:
* Embarque/Boarding.
* Última Llamada/Last Call.
* Cerrado/Close.
1. La información sobre los distintos estados del embarque será publicada automáticamente por defecto:
* Embarque/Boarding:
	+ 60 minutos antes del ETD para vuelos internacionales, con wide bodies.
	+ 45 minutos antes del ETD para vuelos internacionales, con narrow bodies.
	+ 45 minutos antes del ETD para vuelos nacionales, con wide bodies.
	+ 30 minutos antes del ETD para vuelos nacionales, con narrow bodies.
* Última Llamada/Last Call:
	+ 15 minutos antes del ETD para todos los vuelos.
* Cerrado/Close:
	+ Con el ETD para todos vuelos.

Los tiempos mencionados arriba podrán ser cambiados por acuerdo entre las Líneas Aéreas y SC NUEVO PUDAHUEL o a través de la información directa de la Línea Aérea sobre los distintos estados de embarque (siempre que los mismos no sean menores que los tiempos de defecto o acordados).

1. La información relativa a las Puertas de Desembarque está directamente asociada a la tipología del estacionamiento asignado y será publicada cuando se realice esa asignación.
* Ante la eventualidad que el desembarque de un vuelo estacionado en una posición remota ocurra a través de la escalera de una Puente de Embarque, esa información será igualmente publicada con la antelación equivalente a la asignación de la posición de estacionamiento.

1. Las Puertas de Embarque/Desembarque asignadas a los vuelos en posiciones de estacionamiento con Puente de Embarque, serán las que le están asociadas.
* Ante la eventualidad que el embarque/desembarque no se pueda realizar a través de la Puente de Embarque las aerolíneas podrán elegir hacer el embarque/desembarque por el módulo de acceso vertical existente, situación en que se aplicarán las disposiciones del capítulo 2 de la DAP 14 05
1. Las Puertas de Embarque asignadas a los vuelos en posiciones de estacionamiento remoto son las Puertas 05 a 09 para embarques remotos internacionales y Puertas 29 a 36 para embarques remotos nacionales.
* Ante la eventualidad de necesidad de más puertas de embarque para vuelos en posiciones de estacionamiento remoto podrán ser utilizados los medios de acceso vertical existentes en las Puentes de Embarque.

**BUSES**

1. SC NUEVO PUDAHUEL providenciará un sistema de traslado por Buses entre el edificio Terminal y la aeronave. La asignación de los Buses será ejecutada bajo el siguiente criterio:
* Salidas:
	+ Un BUS en la Puerta de Embarque asignada al momento del inicio del embarque.
	+ Restantes Buses hasta 5 minutos después de la salida del Bus anterior y hasta el cierre de la Puerta de Embarque.
* Llegadas:
	+ Los Buses necesarios para el traslado de los pasajeros al momento del estacionamiento de la aeronave.
1. La dotación máxima de los BUSES COBUS es de 112 pasajeros.
2. La solicitud de Buses extra deberá ser efectuada exclusivamente al Centro de Coordinación de Operaciones de SC NUEVO PUDAHUEL.

E. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN

La asignación de los recursos y la gestión de los mismos es totalmente dependiente de la información que es prestada por las Líneas Aéreas a respecto de sus vuelos.

En eso sentido, y como mencionado anteriormente, son definidas cómo obligaciones de información:

**Vuelos Estacionales - Temporada**

1. Las Líneas Aéreas deberán entregar, con la antelación necesaria, a la Gerencia de Operaciones de SC NUEVO PUDAHUEL la información de itinerarios, rutas y material de vuelo relativas a las distintas temporadas IATA.
* Para la entrega de la información de itinerarios, rutas y material (STA/D) de vuelos de temporada será utilizado el correo electrónico: operaciones@nuevopudahuel.cl
* El formato a utilizar para la entrega de información de Temporada será lo mismo utilizado para la aprobación de las operaciones por la entidad competente o en alternativa una información con el siguiente formato:



1. Las Líneas Aéreas con operación basada en el AMB deberán, además, entregar la previsión de continuidad de utilización de sus equipos (ej. Información que la aeronave que llega como vuelo XPTO 123 saldrá como vuelo XPTO 321).
* El formato a utilizar para la entrega de información de Temporada en esta situación será lo mismo mencionado arriba, pero con la inclusión de un nuevo campo:



1. Por antelación necesaria se entiende:
* Antes del inicio de cada estación IATA cuando aplicable (vuelos sujetos a *slots*);
* Hasta el día 20 del mes anterior al de la operación (vuelos no sujetos a *slots*)

**Vuelos diarios – Movimiento diario**

1. Diariamente las Líneas Aéreas podrán entregar, se necesario, la información de itinerarios, rutas y material que corrija la información ya existente en el sistema para los vuelos del día siguiente (STA/D). En complemento a la información mencionada anteriormente, las Líneas Aéreas podrán informar sobre el número de los pasajeros estimados/reales y el número de los pasajeros PMR (Pasajeros de Movilidad Reducida) transportados en cada vuelo.
* Esa información denominada de “**Movimiento Diario**” deberá ser entregada alrededor de las 20h del día anterior al día de operación.
* La no entrega de “**Movimiento Diario**” implica la mantención de la utilización de la información de vuelos de temporada existente en la base de datos semestral del Software de Programación de Estacionamientos de SC NUEVO PUDAHUEL.
* La entrega posterior de “**Movimiento Diario**” será tratada como un cambio a la “**Operación Diaria**”, debiendo obedecer a los criterios definidos para esta.
* Para la entrega de “Movimiento Diario” será utilizado el correo electrónico: eta.etd@nuevopudahuel.cl
* El formato a utilizar para la entrega de “Movimiento Diario” será lo acordado entre a la Gerencia de Operaciones de SC NUEVO PUDAHUEL y las Líneas Aéreas.
1. Exceptúan se de esta regla la información relativa a los vuelos nocturnos provenientes del Hemisferio Norte, los cuales son aceptados hasta las 2h de la mañana del día de operación, en acuerdo a lo definido en el punto C – Procedimientos.

**Operación diaria**

1. Es responsabilidad de las Líneas Aéreas, directamente o a través de sus representantes, de mantener informada el Centro de Coordinación del Aeropuerto de los cambios en los ETA/D de sus vuelos.
* Los medios para entregar la información relativa a los ETA/D son:
	+ Fono contacto FIDS: 22 690 1708/03
	+ eta.etd@nuevopudahuel.cl

F. SISTEMA DE COBRO

En acuerdo con lo definido en las BALI en el punto 1.10.9.1 a) Sistema de Embarque/Desembarque la utilización de las Puentes de Embarque y los equipamientos/servicios complementarios como 400hz, Aire acondicionado y agua potable, así como la utilización de lo servicio de Buses están sujetos al pago de las siguientes tarifas:

| Tipo de Vuelo | Tipo de Servicio | Tarifa (UF) |
| --- | --- | --- |
| VuelosDomésticos | **En posición de contacto (\*):*** Primeros 45 minutos de uso **o fracción**
* Cada media hora adicional **o fracción**

En posición remota:* **Por Vehículo Terrestre (Embarque)**
* **Por Vehículo Terrestre (Desembarque)**

**Energía Eléctrica (\*\*):*** Cada 30 minutos **o fracción**

**Agua Potable (\*\*):*** **Cada 30 minutos o fracción**

**Aire Acondicionado (\*\*):*** **Cada 30 minutos o fracción**
 | 0,6250,75**0,30****0,30**0,25**0,25****0,25** |
| VuelosInternacionales | **En posición de contacto (\*):*** Primeros 60 minutos de uso **o fracción**
* Cada media hora adicional **o fracción**

En posición remota:* **Por Vehículo Terrestre (Embarque)**
* **Por Vehículo Terrestre (Desembarque)**

**Energía Eléctrica (\*\*):*** Cada 30 minutos **o fracción**

**Agua Potable (\*\*):*** **Cada 30 minutos o fracción**

**Aire Acondicionado (\*\*):*** **Cada 30 minutos o fracción**
 | 1,500,75**0,30****0,30**0,25**0,25****0,25** |

 (\*) Se entenderá por posición de contacto, la posición que cuente con la posibilidad de usar los puentes de embarque. El cobro se realizará tanto si la aeronave se encuentra conectada al puente de embarque como si sólo se encuentra utilizando la posición como estacionamiento.

(\*\*) Sólo si la aeronave utiliza el **suministro**.

G. MULTAS

Con motivo de asegurar un adecuado resguardo a las normativas señaladas en el presente procedimiento, se han impuesto los siguientes puntos de control y sanciones:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Descripción** | **Multa** | **Observaciones** |
| Entrega retrasada o no entrega de la información relativa a vuelos estacionales | 5 UF | Por cada vez |
| No entrega de ETA/ETD de vuelos que registren retrasos, o adelantamientos, superiores a 30 minutos por reporte a los STA/STD | 3 UF | Por cada vez(*SC NUEVO PUDAHUEL publicará un listado con los STA/STD y ETA/ETD informados por las Líneas Aéreas* *que permitirá verificar* *la no conformidad de la información entregada*). |
| No cumplimiento de las indicaciones del Centro de Coordinación del Aeropuerto de salida de puente para remoto, en acuerdo con las reglas definidas en este mecanismo. | 5 UF | Por cada vez |