

**REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA CONCESION
DEL TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO
EL TEPUAL DE PUERTO MONTT**

INDICE

	<u>Página</u>
I. ANTECEDENTES BASICOS	
I.1. Definición de términos	1
I.2. Ambito del contrato de concesión	3
I.3. Régimen legal del contrato de concesión	3
I.4. Obligación de servicio público e indiscriminado	4
II. ASPECTOS LABORALES	
II.1. Responsabilidad laboral del Concesionario	5
II.2. Equipo profesional del Concesionario	5
II.3. Designación de Auditores Externos	5
II.4. Designación de Consultor Técnico Externos	6
II.5. Dotación de personal	6
III. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL	
III.1. Plan general de seguridad (incendios, catástrofes naturales, etc.)	7
III.2. Responsabilidades de vigilancia	7
III.3. Normas para circulación expedita de personas, carga y vehículos	8
III.4. Estadísticas de seguridad	8
IV. OPERACION DE LA CONCESION	
IV.1. Derechos y obligaciones del Concesionario	10
IV.2. Vigencia de garantías y pólizas de seguros	12
IV.3. Observancia de las normas DGAC	14
IV.4. Libro de explotación de la obra	14
IV.5. Límites e interfases entre el concesionario y la administración	15
V. MANTENCION DE LAS OBRAS	
V.1. Régimen y organización de la mantención	16
V.2. Plan anual de conservación de las obras	17
V.3. Estándares de servicio (calidad de mantención)	18
V.4. Despeje y limpieza final de trabajos	23

VI.	DE LOS USUARIOS	
VI.1.	Derechos y obligaciones de los usuarios	24
VI.2.	Información pública de tales derechos	24
VI.3.	Procedimiento para reclamos de los usuarios	24
VII.	CONSIDERACIONES AMBIENTALES	
VII.1.	Identificación de las áreas de impacto ambiental	25
VII.2.	Seguimiento y monitoreo de las alteraciones en el área de influencia de la concesión	25
VIII.	INSPECCION FISCAL DE LA EXPLOTACION	
VIII.1.	Organización de la inspección fiscal durante la explotación	26
VIII.2.	Inspector Fiscal del MOP durante la explotación	26
VIII.3.	Inspector Fiscal de la DGAC durante la explotación	26
VIII.4.	Causales de multas	27
VIII.5.	Aplicación y plazo para pago de multas.	29
VIII.6.	Informes a la inspección fiscal	29
IX.	RELACIONES CON OTRAS AUTORIDADES	
IX.1.	Con Intendencia, Gobernación y Alcaldía	31
IX.2.	Con Fuerzas Armadas, Carabineros y Policía de Investigaciones	31
IX.3.	Con Bomberos y Ambulancias	31
IX.4.	Con Servicio Nacional de Aduanas y el Servicio Agrícola Ganadero	31

**REGLAMENTO DE SERVICIO DE LA CONCESION DEL
TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO EL TEPUAL DE
PUERTO MONTT**

I. ANTECEDENTES BASICOS

I.1. Definición de Términos

Para la correcta interpretación del presente Reglamento de Servicio, los términos que a continuación se señalan, tendrán el significado que se indica:

- **Bases de Licitación:** Documento mediante el cual fue licitada y adjudicada la concesión de la obra pública denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt".
- **Circulares Aclaratorias:** Documentos aclaratorios y complementarios de las Bases de Licitación.
- **Concesionario:** Sociedad Concesionaria. En este caso es la sociedad denominada "Concesión Aeropuerto El Tepual S.A."
- **Conservación o Mantención:** Corresponde a las reparaciones necesarias de las obras e instalaciones con el propósito de que éstas recuperen el nivel de servicio para las cuales fueron proyectadas, tanto en su cantidad como en su calidad.

También se entiende dentro de este concepto las medidas preventivas necesarias para que no se deterioren las obras e instalaciones.

- **Destrucción de la obra:** Es el efecto derivado de cualquier suceso que altere la obra sustancialmente, de tal manera que no sea posible reponerla a su estado inicial, sino construyéndola nuevamente en forma total o parcial.
- **DAP:** Dirección de Aeropuertos.
- **DGAC:** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- **DGOP:** Director o Dirección General de Obras Públicas.
- **FECU:** Ficha estadística codificada uniforme de acuerdo a la Circular N°23 de la Superintendencia de Valores y Seguros.

- **Inspección fiscal de la construcción:** Aquella unidad administrativa encargada de fiscalizar el cumplimiento del contrato en su etapa de construcción, designada por la Dirección de Aeropuertos del MOP.
- **Inspección fiscal del proyecto de las obras:** Aquella unidad administrativa encargada de fiscalizar el cumplimiento del contrato en su etapa de proyecto de las obras, designada por la Dirección de Aeropuertos del MOP.
- **Inspección fiscal de la explotación:** Aquella organización encargada de fiscalizar el cumplimiento del contrato en su etapa de explotación, designada por la Dirección General de Obras Públicas del MOP.
- **Junta de Aeronáutica Civil:** Organismo dependiente del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- **MOP:** Ministerio de Obras Públicas.
- **Oferta:** El conjunto de documentos que forman la oferta técnica y económica del concesionario, incluida la documentación complementaria y los antecedentes generales.
- **Pasajero embarcado:** Se entiende por pasajero embarcado aquel que cancela la tasa de embarque que le da derecho al uso de las instalaciones aeroportuarias para abordar un vuelo nacional o internacional.
- **Reglamento de servicio de la obra:** es aquel reglamento interno elaborado por el concesionario y aprobado por el MOP a través del cual se regula el uso de la obra y los servicios que dará el concesionario.
- **Servicios básicos:** Todos aquellos que comprenden el objeto específico de la concesión y que sean imprescindibles.
- **Servicios complementarios:** Los servicios adicionales, útiles y necesarios, que el concesionario esté autorizado a prestar, en virtud del contrato de concesión.
- **Sistema de recaudación:** Es el mecanismo técnico y operativo mediante el cual se concreta el cobro de tarifas.
- **Sociedad concesionaria:** La sociedad que asume la ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales y de los servicios complementarios objeto de la concesión, a cambio de su explotación. Tiene el carácter de tal desde el perfeccionamiento del contrato mediante la publicación del decreto supremo que lo autoriza, lo cual fue realizado el 19 de Febrero de 1996 ante la notario de Santiago Doña María Angélica Zagal Cisternas.

- **Tarifa:** Precio del servicio básico prestado por el concesionario, regulado en el contrato de concesión.
- **Valor de la Unidad de Fomento:** El valor de la Unidad de Fomento será el que fije el Banco Central de Chile en conformidad a la facultad que le confiere el N°9 del artículo 35 de la ley N°18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial, obedeciendo lo previsto en el Capítulo II.B.3. "Sistemas de Reajustabilidad autorizados por el Banco Central de Chile (Acuerdo número 05-07-900105)" del compendio de Normas Financieras, o a las normas que las reemplacen en el futuro. Si en el futuro la Ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la Unidad de Fomento, sustitutivamente se aplicará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor entre el último día del segundo mes anterior al que dejará de existir la Unidad de Fomento, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta variación, el valor en pesos de la Unidad de Fomento del último día del mes anterior al que dejará de existir esta última.
- **Valor del Índice de Precios al Consumidor:** Será aquél determinado por el Instituto Nacional de Estadística o el organismo que lo reemplace o suceda legalmente.

I.2. Ambito del Contrato de Concesión

El ámbito de este Contrato se circunscribe a las obras construidas por el Concesionario, excluyéndose expresamente las denominadas áreas aeronáuticas, es decir, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y sus obras anexas (iluminación y señalización en plataforma; luces de borde de plataforma, etc.) además de los elementos y equipos suministrados por la DGAC que operará la Administración del Aeropuerto (mobiliario del Terminal de Pasajeros, Equipos FIDS - Sistemas de información de vuelos), Puentes de Embarque, Señalética y Cintas transportadores de equipaje).

I.3. Régimen Legal del Contrato de Concesión

El Régimen legal del contrato y de este Reglamento de Servicio se encuentra en las disposiciones del DFL MOP N°164, de 1991, modificado por la Ley N° 19.252 de 1993 y por la Ley N° 19.460 de 1996, al igual que su reglamento aprobado por D.S. MOP N°240 de fecha de 30 de Septiembre de 1991, y el D.S. MOP 294 de 1984. El Decreto Supremo N° 352 de fecha 30 de Junio de 1995 que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt". El Decreto Supremo N° 525 de fecha 14 de Septiembre de 1995 que Rectifica el Decreto Supremo MOP N° 352.

Así también, sólo en aquellos casos en que se mencione expresamente, forman parte integrante del contrato las disposiciones de la Ley N°16.752 (Ley Orgánica de la DGAC) y sus modificaciones y el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos contenido en el DS de Defensa, Subsecretaría de Aviación, N°172 de 1974, y sus modificaciones posteriores.

Igualmente, el concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha de la firma del contrato, que se relacionan con él y con todos aquellos que se dicten durante su vigencia. De igual manera, deberá pagar todos los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y otros gravámenes que dichas leyes, decretos o reglamentos señalen.

I.4. Obligación de servicio público e indiscriminado

La obra entregada en concesión otorga un servicio público, por lo cual el concesionario está obligado a prestarlo ininterrumpidamente, sin discriminación de ninguna especie a los usuarios, siempre que éstos cumplan con el reglamento de uso de la obra, las normas vigentes de la DGAC y con el pago previo de las tarifas autorizadas.

II ASPECTOS LABORALES

II.1. Responsabilidad laboral del concesionario

Para todos los efectos legales, el concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva de su condición de empleador con todos sus trabajadores. El concesionario queda especialmente sujeto a las disposiciones contenidas en el Código del Trabajo y a la legislación que regula las relaciones con sus trabajadores, a las leyes, reglamentos y estatutos sobre prevención de riesgos, que sean aplicables a la ejecución de las obras.

Es obligación del concesionario efectuar la denuncia de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales en conformidad con las disposiciones legales vigentes debiendo informar a la inspección fiscal de los hechos ocurridos, haciendo entrega cuando corresponda de tales denuncias.

II.2. Equipo profesional del concesionario

La estructura organizacional de la sociedad concesionaria durante el período de explotación deberá considerar al menos un gerente general y un jefe técnico.

Los nombres del gerente general y jefe técnico deberán ser informados al inspector fiscal designado en esta etapa.

Durante el período de explotación, la persona que tenga el cargo de gerente general actuará como representante de la sociedad concesionaria ante la DGOP, siendo subrogado por el jefe técnico. Cuando se produzcan cambios en estos nombramientos, el inspector fiscal deberá ser informado dentro de los 5 días de producidos.

La dotación de personal a cargo de la operación de la concesión deberá ser tal que su número y capacitación permitan un correcto cumplimiento de las distintas obligaciones que emanan del contrato de concesión.

II.3. Designación de auditores externos

Los auditores externos de la Sociedad Concesionaria deberán estar inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros y acreditar tener una experiencia mínima de 3 años como auditores externos de por los menos una sociedad abierta que transe sus acciones en bolsas de valores. La Sociedad Concesionaria propuso, durante la etapa de construcción, a la firma "Langton Clarke y Cía. Ltda." la cual fué aceptada por la Inspección Fiscal.

II.4. Designación del Consultor Técnico Externo

El Consultor Técnico Externo deberá visar toda información técnica que, de acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación para la etapa de explotación, debe entregar el concesionario a la inspección fiscal, en el sentido que se ha cumplido con las normas vigentes, que las metodologías usadas son aceptables de acuerdo al estado actual del arte, que las mediciones se han realizado con instrumentos adecuados y que los datos contienen errores dentro de rangos aceptables. La Sociedad Concesionaria propuso durante la etapa de construcción, al Ingeniero Civil Sr. Sergio Morales Ibarra, el cual fué aceptado por la Inspección Fiscal.

II.5. Dotación de personal

La dotación de personal profesional, y de personal técnico para ejecutar el plan de conservación definido en el artículo II.8.4 de las Bases de Licitación, deberá ser la necesaria para mantener un servicio correcto, eficiente y oportuno de todas las obras, equipos e instalaciones, por lo que deberá disponer del personal de reemplazo para cubrir fallas, permisos y vacaciones, mientras dure la explotación de la concesión.

Todo el personal técnico en servicio deberá usar vestuario adecuado que los distinga y elementos de seguridad como chalecos reflectantes cascos, zapatos de seguridad, parcas impermeables y guantes de seguridad, según corresponda, en el desempeño de sus funciones.

Los horarios y turnos de trabajo serán establecidos de común acuerdo entre el Concesionario y el Inspector Fiscal, asegurando que, en todo momento, se cubran los requerimientos de personal profesional y técnico que el servicio de operación del aeropuerto (8:00 A.M. a 12:00 P.M.) amerita.

La Sociedad Concesionaria será la responsable de asegurar el transporte del personal a su cargo y de su correspondiente colación.

III. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL

III.1. Plan general de seguridad (incendios, catástrofes naturales, etc.)

A partir de la Recepción Provisional de las obras construidas mediante el contrato de concesión; es decir, a partir del primer día de explotación del Terminal de Pasajeros, el concesionario se someterá totalmente a los planes y programas de seguridad que tiene la DGAC en el Aeropuerto El Tepual. Estos planes son:

- **Plan Contra Incendios:** El cual utiliza a todo el personal de la DGAC en general, y al servicio SEI (Salvamento y Extinción de Incendios) en particular.
- **Plan de Seguridad Aeroportuaria:** El cual incluye Actos de Interferencia Ilícita, tales como secuestro aéreo, amenaza de bombas, etc., y emergencias médicas, representadas por epidemias, cuarentenas, etc.

Asimismo, previo a la recepción definitiva de las obras, el Concesionario elaborará y ejecutará un Programa de Prevención de Riesgos que se adecue a la realidad del entorno donde se ejecutará y a los recursos humanos, materiales y financieros que se disponga para este efecto. Este programa será específico para el nuevo Terminal de Pasajeros y acorde a las características del mismo. En este programa se deberá involucrar, a todo el personal permanente del Terminal; esto es: Personal de la DGAC, de las Líneas Aéreas, de las Concesiones No Aeronáuticas (restaurante, rent a car, tiendas, etc) y de la Concesionaria. El mencionado programa deberá incluir un Régimen de Inspecciones a los Sistemas Contra incendios existentes en las nuevas instalaciones (red húmeda, extintores portátiles, etc.). Además, deberá ser compatible con el "Instructivo sobre Seguridad e Higiene Industrial para los Servicios Dependientes del MOP".

III.2. Responsabilidad de vigilancia

Desde la iniciación de las obras el Concesionario asumió plena responsabilidad por el cuidado de las mismas y de los daños que pudieran producirse en ellas por cualquier causa, los que deberán repararse para ser restituidos a las condiciones iniciales de las obras afectadas.

La explotación de la concesión deja fuera de la competencia del concesionario los siguientes aspectos: a) las instalaciones de carácter aeronáutico, b) la losa de estacionamiento, c) la seguridad interna proveniente de la llegada y embarque de pasajeros, equipaje y carga y d) la vigilancia de todas las personas que se encuentran en el terminal. Debido a ello, los aspectos de seguridad industrial y policial no son de responsabilidad del concesionario.

No obstante, compete al Concesionario el cuidado de las obras físicas materia de la concesión y las medidas de seguridad que de ello se desprende.

La seguridad de la estructura del edificio y de las demás obras civiles del terminal será supervisada periódicamente según el programa de mantención rutinaria planteado en el Programa de Conservación. La aparición de eventuales fallas que constituyan un riesgo para la seguridad de las personas y/o del edificio serán detectadas en dichas revisiones.

Se efectuarán revisiones estructurales no rutinarias inmediatamente después de ocurrido un temblor. En todos los casos se dejará constancia escrita en un formulario que contiene un listado completo de los puntos a controlar, del estado de cada uno de ellos.

En caso de detección de fallas, estos serán reparados según procedimiento y plazos aprobados por la inspección fiscal.

III.3. Normas para circulación expedita de personas, carga y vehículos

El Concesionario deberá mantener expedita la circulación a través de las obras otorgadas en concesión, cumpliendo con las normas de la DGAC en su calidad de administradora del aeropuerto.

Ante cualquier evento que, por motivos de emergencia o fuerza mayor, impida temporalmente el paso expedito a los usuarios de las áreas entregadas en concesión, el Concesionario deberá informar sobre dicha situación al inspector fiscal y a los usuarios de manera expedita y clara, instalando letreros de advertencia y elementos que garanticen la seguridad de los usuarios.

De la misma forma, el Concesionario deberá mantener en lo que atañe a sus obligaciones, la continuidad en el suministro de energía eléctrica, gas y agua potable. Ante cualquier evento, que por motivo de emergencia o de fuerza mayor, impida temporalmente los suministros mencionados, el Concesionario deberá informar sobre dicha situación al inspector fiscal y a los usuarios de manera expedita y clara, instalando letreros de advertencia y elementos que garanticen la seguridad de los usuarios.

El Concesionario será responsable de establecer las medidas de control y seguridad en lo que atañe a sus obligaciones, como ejecutor del servicio básico definido para la concesión. Dichas obligaciones estarán sujetas a todas las disposiciones legales vigentes y a las normas de la DGAC en su calidad de administradora del aeropuerto.

III.4. Estadísticas de seguridad

El Concesionario mantendrá un control estadístico de los niveles de seguridad alcanzados en el funcionamiento del Terminal de Pasajeros, el cual estará a disposición de la Inspección Fiscal. Este control se actualizará mensualmente.

El concesionario entregará semestralmente a la inspección fiscal, la información correspondiente a accidentes diarios, indicando causas y hora.

La fecha de entrega de este informe será a más tardar el día 31 de Julio y el día 31 de Enero de cada año, informando lo sucedido en el semestre inmediatamente anterior a la fecha de cada entrega.

El concesionario deberá mantener permanentemente actualizada y a disposición de la inspección fiscal, toda la información solicitada.

Si los datos proporcionados por el concesionario a la inspección fiscal contuviesen errores de cierta magnitud producto de actos negligentes del concesionario, o la información entregada por el concesionario contuviese datos o antecedentes maliciosamente falsos, se aplicarán las multas correspondientes.

IV. OPERACION DE LA CONCESION

IV.1. Derechos y obligaciones del Concesionario

La concesión por la explotación comprende durante todo el plazo de concesión, el cual es de 12 años contados, desde el día 19 de Febrero de 1996, los siguientes, derechos y obligaciones del Concesionario:

a) La prestación del servicio básico y servicios complementarios para el que fue construida la obra, en el área de concesión.

El servicio básico de la concesión consiste en la conservación de las obras, a excepción de la plataforma de estacionamientos de aviones. Los servicios complementarios son aquellos que define el artículo 1.2.1 y explicita el artículo 1.6.53 de las Bases de Licitación. El contrato vigente solo incluye la playa de estacionamiento de vehículos como servicio complementario autorizado.

b) La conservación de la obra en óptimas condiciones de uso

El objetivo principal que persigue la formulación de un programa de conservación es mantener en buen estado físico y funcional el edificio, sus instalaciones, equipos y obras anexas, de manera que las condiciones de seguridad, confort y operación sean óptimas. Bajo esta hipótesis, los criterios y normas técnicas que se adopten en la elaboración y ejecución de dicho programa deberán asegurar en todo momento y por el período que dure la concesión de la obra, que lo anterior se cumpla, y al final de la concesión, se entregue una obra en condiciones de seguir siendo usada de acuerdo al estándar previamente establecido. Las labores por realizar se refieren a mantenimientos programadas no considerándose las de emergencia.

c) El cobro de tarifas que pagarán los usuarios de los servicios básicos y de los servicios complementarios.

La DGAC informará al inspector fiscal, dentro de los primeros 10 días siguientes al mes vencido, el monto a cancelar al concesionario de acuerdo con el mecanismo señalado el punto 1.6.52.2. de las Bases de Licitación.

El inspector fiscal, una vez notificado por la DGAC, revisará en un plazo máximo de 5 días la información y solicitará al concesionario su aprobación al estado de pagos. Dicha aprobación será remitida a la DGAC para que en un plazo máximo de 3 días materialice el pago.

Si el concesionario tuviera dudas fundadas respecto del monto a pagar, podrá solicitar al inspector fiscal, revisar la información proporcionada por la DGAC y el monto a pagar. En caso de no haber acuerdo entre el concesionario y el inspector fiscal, las partes recurrirán a la comisión conciliadora, quién un plazo no superior a diez días determinará en definitiva, el monto que corresponde pagar al concesionario.

La tarifa ofrecida por el concesionario en su oferta económica se reajustará cada tres meses de acuerdo a la variación que haya experimentado el Índice de Precios al Consumidor (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) o al momento en que dicha variación sea igual o superior a un 15% desde el último reajuste de tarifas. En caso que dicho indicador dejara de existir o de ser relevante como índice de costos o reajustabilidad, se aplicará el mecanismo que lo reemplace.

Cada tres años el concesionario podrá solicitar fundadamente por escrito al Director General de Obras Públicas, la revisión del sistema de reajuste de tarifas.

La modificación que se convenga se aprobará mediante Decreto Supremo de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda.

Se deberá calcular el valor de la tarifa por pasajero embarcado para el mes vencido. Este valor diario se obtiene aplicando el mecanismo de reajustabilidad definido anteriormente.

El tiempo que demore el procedimiento de pago al concesionario, no deberá exceder de 18 días corridos contados desde el primer día posterior al mes vencido. Se excluye de este plazo el tiempo que demore el concesionario en aprobar el pago.

Por cada día adicional sobre los plazos definidos en los párrafos anteriores, el concesionario podrá exigir el pago de los intereses sobre el monto del pago que en definitiva se acuerde para el mes. Estos intereses se calcularán a la tasa de interés bancaria promedio de colocaciones vigentes en moneda nacional.

- e) **El uso y goce de los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión, y sus servicios complementarios; de acuerdo a lo expresado en las letras precedentes de este punto.**

IV.2. Vigencia de garantías y pólizas de seguros

■ Garantías de explotación

Dentro de los 30 días previos a la puesta en servicio provisorio de las obras, el concesionario entregará al MOP la garantía de explotación de la misma, la que tendrá una vigencia igual al período de explotación más 12 meses.

El no cumplimiento de esta obligación autoriza al MOP para no dar la autorización de puesta en servicio provisorio de las obras.

La garantía de explotación deberá estar constituida por una o más boletas de garantía bancaria, emitidas por un banco de la plaza, a nombre de la DGOP y corresponderá a un valor equivalente a 4.000 UF (cuatro mil unidades de fomento).

Dos años antes del término de la concesión, el concesionario deberá agregar en carácter complementario a la garantía señalada, una o más boletas de garantía bancaria, emitidas por un banco de la plaza a nombre de la DGOP, por un valor equivalente a 2.000 UF (dos mil unidades de fomento). Esta garantía complementaria tendrá una vigencia de tres años.

■ Seguros de responsabilidad civil por daños a terceros

Con una anticipación de 60 días a la expiración de la póliza de seguro por responsabilidad civil en la etapa de construcción, el concesionario deberá entregar otra póliza de seguro a favor del MOP, independiente de la anterior, por un monto de UF 11.000 (once mil unidades de fomento), con un deducible máximo del 1%, que cubrirá el período de explotación de la concesión. Se deberá incorporar en forma explícita en la cobertura de este seguro la responsabilidad civil por daños que con motivo de las actividades de explotación de la concesión sufran terceros en sus bienes y/o en sus personas y que hubiesen acontecido dentro del área de concesión.

Dicha póliza podrá contratarse en forma anual o en períodos mayores, debiendo acreditarse su renovación 60 días antes de la expiración de la anterior. A su vez, en todas y cada una de estas pólizas deberá constar el pago al contado de las mismas.

El inspector fiscal podrá rechazar las pólizas si no cumplen los requisitos mínimos para una efectiva cobertura de riesgos de responsabilidad civil.

La póliza de responsabilidad civil tendrá como beneficiario único al Ministerio de Obras Públicas y deberá contener en forma explícita cláusulas de responsabilidad civil cruzada, rehabilitación automática (cobertura 100% del tiempo mientras la póliza se encuentre vigente), de renuncia a los derechos de subrogación, exclusiones y una indicación de la imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte del concesionario sin la aprobación por escrito del Ministerio de Obras Públicas.

De producirse daños a terceros, el concesionario será el único responsable pecuniariamente de las diferencias entre el monto pagado con cargo a la póliza y los daños que efectivamente deban ser indemnizados o reparados, salvo que se trate de un acto imputable al MOP o la DGAC.

■ **Efectos por la destrucción parcial o total de la obra por caso fortuito**

En caso de destrucción parcial o total de la obra durante su construcción y/o explotación, el concesionario está obligado a su reparación total sin derecho a reembolso.

■ **Seguro por catástrofe**

Con una anticipación de 60 días a la expiración de la póliza de seguro por catástrofe de la etapa de construcción, el concesionario deberá presentar una nueva póliza de seguro de catástrofe que cubrirá el período de explotación de la concesión. Dicha póliza podrá contratarse en forma anual o en períodos mayores, debiendo acreditarse su renovación 60 días antes de la expiración de la anterior. A su vez, en todas y cada una de estas pólizas deberá constar el pago al contado de las mismas.

Dicho seguro será por un monto equivalente al valor total de la obra concesionada, con un deducible máximo del 1% del costo total de la obra. Asimismo, este seguro tendrá como beneficiario único al Ministerio de Obras Públicas, el cual dispondrá de dichos fondos para la reconstrucción de la obra. Este seguro deberá estar vigente por todo el período de concesión.

Las pólizas de seguro catastrófico no podrán estar incluidas ni incluir la póliza por responsabilidad civil señalada anteriormente, debiendo entregarse en forma separada.

El Concesionario deberá presentar al inspector fiscal para su aprobación un borrador preliminar de la póliza de seguro más los antecedentes técnicos que la respaldan, el cual deberá contener como mínimo las condiciones generales y especiales del seguro, sus coberturas de riesgo, las estimaciones de pérdidas máximas estimadas de la obra, los sublímites propuestos, etc. Con todo, las pólizas deberán contener en forma explícita y obligatoriamente cláusulas de rehabilitación automática (cobertura 100% del tiempo mientras la póliza se encuentre vigente), de renuncia a los derechos de subrogación respecto de los asegurados y beneficiarios, de gastos de aceleración y una

cláusula que indique la imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte del concesionario sin la aprobación por escrito del Ministerio de Obras Públicas.

El Inspector Fiscal podrá rechazar la o las pólizas por catástrofe si no cumplen los requisitos mínimos para una efectiva cobertura de los riesgos de la obra.

Las pólizas de seguro catastrófico en la etapa de explotación se basarán en los valores de reposición de las obras, expresados en unidades reajustables. En ningún caso se aceptarán estimaciones de pérdidas máximas para el efecto de las contrataciones de los seguros que consideren valores residuales o depreciados de la obra.

Cualquier liquidación de las compañías de seguro que se realicen con cargo a estas pólizas deberán ser presentadas al inspector fiscal para su aprobación.

Las pólizas deberán separar explícitamente los valores y coberturas de las obras propiamente tal y de los servicios complementarios asociados a la concesión.

IV.3. Observancia de las normas DGAC

El Concesionario dará estricto cumplimiento a la normativa vigente de la DGAC que regula el funcionamiento de los Aeropuertos, específicamente en lo relativo a los Terminales de Pasajeros. Aquella normativa que pudiera dictarse con posteridad a la puesta en servicio del nuevo terminal y que, de algún modo, lesionara los intereses del Concesionario será materia de análisis con la inspección Fiscal y la comisión conciliadora de ser necesario.

IV.4. Libro de explotación de la obra

En la oficina del inspector fiscal de explotación deberá existir un libro denominado "Libro de Explotación", en el cual se individualizará la obra en concesión, el concesionario y el inspector fiscal de la explotación. A este libro tendrán acceso el inspector fiscal y el concesionario.

El libro de explotación comenzará indicando la fecha de autorización de puesta en servicio provisoria y continuará señalando los hechos más importantes durante el curso de la explotación de la obra, en especial, las observaciones que pudieran merecer la conservación, las sanciones y multas, el cobro de tarifas y en general el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el concesionario.

Asimismo, se anotarán los resultados contables y de gestión que sean relevantes al término de cada trimestre y en especial al término de cada año.

IV.5. Límites e interfases entre el concesionario y la administración

Para todos los efectos de normal funcionamiento del terminal de pasajeros la relación entre el Concesionario y la Entidad Administradora será a través de la Inspección Fiscal, en ambos sentidos. Preferentemente se utilizarán notificaciones escritas excepto que la Inspección Fiscal estime que esto no sea necesario en determinados casos. Esta relación se circunscribirá a las condiciones establecidas en las Bases Administrativas, Especificaciones Técnicas y aspectos legales que regularon la Licitación, como así también, en la oferta técnica y económica adjudicada.

V. MANTENCION DE LAS OBRAS

V.1. Régimen y organización de mantención

La mantención o conservación del terminal se efectuará según el Plan de Mantención que se detalla mas adelante. Este desde el punto de vista de la concesionaria será dirigido por el Jefe Técnico. Por parte del MOP, la Inspección Fiscal tendrá las facultades de aprobación y control de la aplicación del Plan.

Es un hecho que: a) La naturaleza de las obras y del contrato no requiere la mantención diaria de estas, b) Las faenas rutinarias necesarias para mantener la limpieza, reposición de insumes y las reparaciones menores de sus servicios provenientes del uso del bien, son realizadas por la Administración del aeropuerto y c) Las múltiples especialidades que intervienen para mantener funcionando un complejo moderno, requieren cada una de ellas de expertos, maestros y herramientas e instrumentos propios y únicos en su sector.

Por lo antes expresado, todo indica que el Plan de Mantención se debe llevar a cabo mediante el sistema de Subcontratos de Mantención.

Existirán dos tipos de conservación, la mantención programada o preventiva que es la que se encuentra definida en el Plan de Mantención, y la mantención o reparación de emergencia, entendiéndose esta última como la reparación de todas aquellas fallas de sistemas y roturas o desprendimiento de elementos, que no estando previstos en el Plan de Mantención, ocurren súbitamente e involucran daño real o potencial para las personas, o daño mayor o irreparable para los bienes del Terminal.

Se subcontratará en forma permanente las especialidades : Construcción, Obras civiles y Electro-mecánica. Los rubros no contemplados en estas especialidades, por ejemplo: Alfombras, u otros similares, serán contratados puntualmente y sólo para trabajos específicos en sus especialidades.

La especialidad de Construcción tendrá a su cargo la mantención de los edificios de la concesión. Quedan comprendidos en esta área las faenas de albañilería, carpintería, pinturas, gasfitería, hojalatería, red húmeda, y planta de evacuación de aguas servidas.

El subcontratista de Obras Civiles será el responsable, ante el concesionario, de la mantención correcta y oportuna de los pavimentos, señalizaciones y obras de arte.

La especialidad Electro-mecánica estará encargada de la mantención y reparación del sistema eléctrico, ascensor, montacargas, escalera mecánica y sistema de calefacción.

Será responsabilidad primordial del Jefe Técnico mantener al día los contratos con los subcontratistas, controlar que estos cumplan con el programa de mantención fijado. También

es función de este llamar al subcontratista correspondiente para que dentro del plazo y forma acordado con la Inspección Fiscal, efectúe las reparaciones de emergencia que se presenten.

Toda reparación programada o de emergencia será reportada a la inspección Fiscal. Cuando proceda, el sistema y materiales utilizados en una reparación de emergencia deberá contar con la aprobación de la Inspección Fiscal.

V.2. Plan anual de conservación de las obras

Un buen plan de mantención y una perfecta ejecución de este es absolutamente vital para la operación efectiva del aeropuerto. Un buen programa no sólo alcanzará los objetivos de funcionamiento de cada elemento, sino también minimizará las interrupciones de las operaciones aéreas y los múltiples inconvenientes que estas acarean a los pasajeros. Mantendrá también la seguridad de los usuarios y empleados del Terminal.

En el caso de la presente concesión, los objetivos antes planteados se materializarán mediante la aplicación de un plan de conservación predefinido y controlado por agentes exteriores a la empresa exploradora según lo siguiente:

El Concesionario deberá entregar a la Inspección Fiscal, el último día hábil del mes de Noviembre de cada año el Plan Anual de Mantención Actualizado. La empresa está obligada a conservar las obras en las condiciones contempladas en el contrato y en el presente programa de conservación una vez que este haya sido aprobado.

La conservación y/o mantención de las obras civiles y servicios que dan origen a la concesión, consiste en la reparación o sustitución de los elementos que se deterioren por el uso y por el paso del tiempo.

Las obras a mantener son:

- El nuevo edificio Terminal de Pasajeros, incluidas las instalaciones de agua potable, gas y electricidad.
- Playa de estacionamiento de vehículos.
- Vías de circulación del Terminal.
- Obras de construcción anexas al edificio terminal y que forman parte del proyecto aprobado, incluyendo planta de tratamiento de aguas.

El Plan de Conservación que se aplicará en el aeropuerto El Tepual está basado en la reparación o reposición de cualquier elemento, mecanismo o sistema que forme parte de las obras construidas al amparo del contrato de concesión. Por definición de las Bases de la licitación, se excluyen del presente programa la mantención en cualquier grado de los sistemas aeronáuticos, plataformas, calles y pistas utilizadas por los aviones, y la mantención y aseo diario del Terminal.

Se entiende por esto último a las reposiciones de insumes de baños, gasfitería, reposiciones de ampollitas y tubos fluorescentes, barrido y limpieza de pisos, reposición de vidrios quebrados, reparaciones de muebles y artefactos eléctricos que están adosados a pisos o muros, jardinería, y en general todo aquel deterioro que se produce por el uso normal de las cosas.

V.3. Estándares de servicio (calidad de mantención)

Es obligación del concesionario mantener las obras durante todo el período de concesión, en perfecto estado de uso, funcionamiento, seguridad y presentación. Para ello deberá tener la organización y equipamiento adecuados.

Se entiende por obras a todas aquellas obras civiles e instalaciones que se detallan en los proyectos de la licitación del terminal. Dentro de la mantención se excluye expresamente la losa de estacionamiento de aviones y aquellos mecanismos tales como cintas transportadores, puentes de embarque, señalizaciones electrónicas, etc. que adquirirán y operarán las autoridades del aeropuerto.

La calidad del servicio podrá ser Buena, Regular o Mala, que para efectos de medición se denominarán A, B o C respectivamente.

La calidad del servicio será controlado en los siguientes puntos básicos de las obras de la concesión:

- Accesos al terminal y playas de estacionamiento de vehículos.
- El edificio terminal
- Servicio de agua potable y evacuación de aguas servidas
- Red de alumbrado y fuerza
- Red de gas
- Escalera Mecánica y ascensor

La prestación del servicio, medido según los estándares que se indican a continuación, deberá tender a un 100 % A, no obstante, se considera calificación aceptable mínima hasta un 75% A con un componente de 25 % B.

La calificación C se considera inadmisibles, por lo que, en caso de producirse, se entenderá puntual con la obligación de acordar de inmediato con la inspección fiscal las acciones a tomar y el plazo correspondiente para que estos se subsanen. En caso de no levantarse la calificación C mencionada anteriormente, dentro del plazo estipulado por la inspección fiscal, el concesionario se hará acreedor a multas.

Aquellos ítemes que fueran calificados B, el concesionario deberá mejorarlos, debiendo estar en el nivel A en la siguiente ronda de calificación.

La calificación se efectuará cada seis meses sin perjuicio de las eventuales evaluaciones mensuales emanadas dentro del plan de trabajo, correspondiendo a las fechas en que el concesionario deberá entregar a la inspección fiscal la información estadística mencionada en párrafo II.8.2 de las Bases de la Licitación.

El detalle y especificaciones de los ítemes de cada partida a controlar, se define en el Plan Anual de Conservación.

■ **Accesos al Terminal y playas de estacionamiento de vehículos**

Cumpliendo con las normas de la administración del aeropuerto, estos deberán estar permanentemente operativos. Ante cualquier evento que por motivos de emergencia o fuerza mayor, impida temporalmente el paso expedito a los usuarios de las áreas entregadas en concesión, el concesionario deberá informar dicha situación al inspector fiscal y a los usuarios. Se informará al público de manera clara y expedita instalando letreros de advertencia y señalizaciones que garanticen la seguridad de los usuarios.

Desde el punto de vista del plan de conservación, las calzadas, bermas, aceras, soleras, demarcaciones y señalizaciones deberán estar en buen estado.

Calificación del servicio:

A = Tránsito sin obstrucción, Señalización completa, y en buen estado, pavimentos y bermas sin deterioros.

B = Ocurrencia de uno de los siguientes puntos: Obstrucciones de tránsito por plazos más prolongados que aquellos indicados por la inspección fiscal, o falta de señalización oportuna, o pavimentos, bermas y soleras deteriorados mas allá de lo indicado en el plan de mantención.

C = Ocurrencia simultánea de dos o mas puntos mencionados anteriormente.

■ **El edificio terminal**

El edificio y sus instalaciones mantendrá permanentemente el 100% de operatividad. Cualquier deterioro que signifique la detención o puesta en desuso de alguno de los espacios del Terminal será reparado de inmediato. Por ejemplo, la rotura de una matriz de agua potable, corrida de planchas de cubierta, desprendimiento de puertas o ventanas, etc., etc. Lo anterior corresponde a daños o deterioros no contemplados en la mantención normal del edificio y sus instalaciones. La mantención normal está definida en el plan de conservación.

Los daños que se pudieran producir por el mal uso del edificio y sus instalaciones, tales como aquellos causados por grandes grupos de personas que despiden o reciben a artistas, deportistas y/o personajes públicos, y aquellos daños accidentales como ser trizadura o rotura de vidrios o de otros elementos o instalaciones por juego de niños, o por golpes con bultos de pasajeros o trabajadores del terminal, serán reparados por la administración del aeropuerto.

No se considera dentro del grupo de daños antes mencionados, aquellos que provienen de evidente mala construcción o fallas estructurales tales como asentamientos diferenciales u otros atribuibles al cálculo o mecánica de suelos. En tal caso, las reparaciones son de completa responsabilidad del concesionario. En caso de dudas respecto a la causa del daño, se recurrirá a la comisión conciliadora, la cual actuará como árbitro según lo establecido en la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

La operación del terminal en los aspectos aeronáuticos y no aeronáuticos lo efectúa personal de la DGAC. Quedan comprendidos en la categoría de no aeronáuticos las labores rutinarias tales como: barrido y aseo, reposición de insumes de baños, destape y desinfección de los mismos, limpieza de vidrios, limpieza de lámparas y tubos fluorescentes, cambio de elementos de iluminación quemados, recolección y retiro de basuras al lugar del terminal especialmente habilitado para ello. Se incluye también entre las funciones desarrolladas por este personal las labores menores de reparaciones de los artefactos y redes eléctricas, de gas y de gasfitería a los cuales estuvieran conectados.

Una vez mas se destaca que el Plan de Mantenimiento incluye las partidas y obligaciones del concesionario y que son diferentes de las labores de rutina del tipo anteriormente mencionadas.

Calificación del servicio:

- A = Edificio en perfecto estado de uso. Se admite como tal aquellas partidas que aunque presenten cierto grado de deterioro, su reparación está contemplada en el plan de conservación vigente.
- B = Elementos del edificio terminal que presenten deterioros mas allá de los considerados dentro del plan de mantenimiento. A título de ejemplo, pinturas de algunos elementos metálicos prematuramente descascaradas y con estructura a la vista o francamente oxidadas, o elementos de pisos o muros desprendidos, etc.
- C = Deterioro en uno o más ítemes que no estando comprendidos en el plan de mantenimiento vigente, presentan daño visible y/o involucran peligro de accidentes para las personas o estructura de las obras.

■ **Servicios de agua potable y evacuación de aguas servidas**

Los servicios de agua potable y alcantarillado de aguas servidas deberán funcionar sin interrupción las 24 horas del día. Para ello se requiere que la presión y el caudal de agua potable a ser suministrada por la D.G.A.C. se mantenga siempre sobre los valores establecidos en el correspondiente proyecto definitivo.

La evacuación de aguas servidas se efectuará a través de una planta de tratamiento de efluentes.

Respecto al estándar de servicio toda la red húmeda queda sujeta a la siguiente evaluación:

- A = Red de agua potable, de incendio, bombas, evacuación de aguas servidas incluida la planta de tratamiento de efluentes, en perfecto estado de uso. Se admite pequeños deterioros que se encuentren incluidos dentro del plan de mantención vigente.
- B = Presentación de elementos de la red húmeda que tengan deterioros no contemplados en el plan de mantención, pero que son fácilmente reparables, tales como válvulas principales del sistema sin volantes de accionamiento, o cierre no estanco.
- C = Red y sistemas con daño mayor o peligro de daño mayor y que su reparación involucre paralizaciones prolongadas para todo o parte del terminal. Cámaras inundadas, válvulas escondidas por matorrales o materiales diversos. Planta de tratamiento de aguas servidas de capacidad insuficiente, o efluentes con desprendimiento evidente de mal olor.

■ **Red de alumbrado y fuerza**

La alimentación principal de energía eléctrica está conectada al servicio público de Saesa. El terminal actual cuenta por bases de licitación con grupos generadores de emergencia por lo que las nuevas obras no contemplan este ítem.

Como servicio imprescindible, se requiere 100 % de disponibilidad durante las 24 horas del día. La red debe estar en permanente buen funcionamiento por lo que, la calificación de servicio se efectuará sólo como Buena (A), o Mala (C). En el caso de la red eléctrica se omite la calificación Regular.

Calificación del servicio:

- A = Red de fuerza, alumbrado, y sistema de transferencia automático al generador de emergencia de la DGAC 100 % operativo. Se acepta dentro de esta calificación pequeños deterioros tales como pintura suelta, letreros indicadores de tableros con letras faltantes, limpieza de transformadores, etc. cuyas reparaciones estén consideradas dentro del plan de mantención vigente.
- B = No existe
- C = Presentación de cualquier deterioro o daño en la red, transformadores, equipo de transferencia, fugas subterráneas o aéreas, contactos, equipos de medida, tableros y sus comandos. Alteración por parte del concesionario de circuitos no autorizados.

■ **Red de gas**

El terminal estará dotado de una red de gas propano para uso en el sistema de aire caliente, calefacciones individuales en sitios predeterminados, y uso en cocinas y baños con agua caliente.

Su disponibilidad queda asegurada por la instalación de 2 estanques de almacenamiento a presión. El manifold de conexión permitirá que solo uno de ellos esté en servicio, de tal forma de no agotar ambos estanque a la vez. El segundo estanque deberá ser llenado dentro de las 24 horas de su vaciamiento.

Calificación del servicio:

- A = Red de gas propano desde los estanques de almacenamiento hasta la conexión con los artefactos, en perfecto estado de uso. Las fugas de gas en las conexiones a los artefactos o en los artefactos mismos no se consideran. Se acepta deterioros de pintura y/o daños menores que no afecten la seguridad de la red y que se encuentren dentro de la vigencia del plan de mantención.
- B = Existencia de malezas en el recinto de los estanques de almacenamiento. Daños no previstos en el plan de mantención que no presenten situaciones de riesgos pero que pueden ser subsanados dentro de las 24 horas de ser detectados.
- C = Segundo cilindro vacío, sin haber sido llenado dentro de las 24 horas de su desconexión. Tapas de los estanques sin sus candados de seguridad. Acopamiento de mercaderías, cajas, basuras, o cualquier elemento en el sector de los estanques. Estacionamiento de vehículos en el sector de los estanques. Fugas en la red.

■ **Escalera mecánica y ascensor**

Son elementos de alta inversión e importancia dentro del equipamiento moderno de un terminal, Su uso es amplio y permanente, debiendo estar en todo momento en buenas condiciones de operación y seguridad.

Calificación del servicio:

- A = Ascensor y escalera mecánica con todos sus elementos en buen estado de funcionamiento. Certificados de revisión al día extendidos por los representantes de las marcas utilizadas, o por la empresa que tenga el contrato de mantenimiento de ellos.
- B = Ascensor y escalera mecánica que aún teniendo su certificado de revisión al día, presentan pasamanos sueltos o dañados, ruidos típicos de rodamientos gastados o lubricación insuficiente, guías de ascensor torcidas que provoquen en las cabinas o peldaños saltos o vaivenes anormales, o botoneras con elementos faltantes, por ejemplo, tapa, luz piloto, etc. Todo defecto que no presente riesgo inmediato para la seguridad de las personas ni equipo.
- C = Cualquiera falla eléctrica o mecánica que involucre peligro para el usuarios o riesgo de daño mayor para los equipos. Certificado de revisión técnica vencido.

V.4. Despeje y limpieza final de trabajos

Al término de los servicios de mantenimiento, el Concesionario deberá despejar y retirar del sitio de los trabajos todos los materiales excedentes, obras y basuras de cualquier especie, dejando las instalaciones en condiciones normales para el servicio.

VI. DE LOS USUARIOS

VI.1. Derechos y obligaciones de los usuarios

Los derechos y obligaciones de los usuarios están definidos en la correspondiente normativa dictada por la DGAC. Adicionalmente, será obligación del Concesionario satisfacer los requerimientos de los usuarios del terminal de pasajeros, en orden a mantener en óptimas condiciones de funcionamiento los sistemas y subsistemas de su responsabilidad. Complementará la función del Concesionario, en lo relativo a la Administración del terminal, las normas establecidas en el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos (DAR-51) de la DGAC, documento que fija estos derechos y obligaciones para quienes desarrollan actividades comerciales (concesionarios) en los Aeropuertos administrados por la DGAC.

VI.2. Información pública de tales derechos

El Administrador del Aeropuerto dispondrá de información al público, mediante el uso de afiches o letreros ubicados en los lugares de mayor concentración de personas, en el que se indicarán los derechos y obligaciones del público y usuarios del terminal. Para estos efectos, podrá también utilizarse medios audiovisuales (equipos FIDS) en la medida que sea posible y previa coordinación y autorización de la Inspección Fiscal. En esta información se incluirá el procedimiento a seguir por parte de los usuarios para notificar las sugerencias o reclamos.

VI.3. Procedimiento para reclamos de los usuarios

El Concesionario deberá tomar las medidas necesarias, en el menor tiempo posible, tendientes a solucionar o mejorar aquellas presentaciones o reclamos que hagan presente los usuarios, previa coordinación con la Inspección Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, el Administrador del Aeropuerto deberá mantener, en un lugar al alcance de los usuarios, un libro de sugerencias o reclamos, el cual deberá ser presentado a la Inspección Fiscal con una periodicidad mensual, indicándose además las medidas adoptadas.

VII. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

VII.1. Identificación de las áreas de impacto ambiental

El MOP establece exigencias para procurar, en las etapas de diseño, construcción y operación del edificio y zonas anexas, la oportuna identificación y solución de los impactos ambientales que puedan provocar las obras.

El Concesionario entregó al Ministerio, junto con su oferta de licitación, un estudio que incluía una evaluación primaria del impacto ambiental del proyecto y las medidas correctivas que se sugerían. Posteriormente, durante la etapa de construcción, el Concesionario desarrolló un estudio con análisis detallado de los problemas ambientales identificados en la etapa de licitación. Asimismo, en la etapa de construcción el Concesionario entregó informes trimestrales respecto a la gestión ambiental.

Si bien los estudios antes mencionados señalan que este proyecto no involucra un impacto ambiental negativo para el entorno, sino más bien el impacto neto es positivo, durante la fase de explotación el concesionario deberá considerar cada una de las áreas identificadas como riesgosas en el referido estudio de detalle. A estas áreas, que pueden constituir una degradación de sus particularidades ambientales, el Concesionario deberá hacerles un seguimiento y monitoreo específico a fin de aplicar en ellas las medidas mitigadoras propuestas en el estudio final.

VII.2. Seguimiento y monitoreo de las alteraciones en el área de influencia de la concesión.

El Concesionario presentará a la Inspección Fiscal un informe semestral de la gestión ambiental. Este informe deberá mostrar en detalle el seguimiento y monitoreo de las alteraciones en el área de influencia de la concesión, orientado principalmente a las áreas y elementos definidos como de riesgo en los estudios ya realizados. También informará respecto de los resultados alcanzados por las medidas mitigadoras implementadas.

VIII INSPECCION FISCAL DE LA EXPLOTACION

VIII.1. Organización de la inspección fiscal durante la explotación

Para todos los efectos del contrato, se entenderá por inspector fiscal de la explotación a la organización compuesta por dos funcionarios nombrados por la Dirección General de Obras Públicas, debiendo uno de ellos serlo a proposición de la DGAC, a quienes se les encargará velar directamente por la correcta explotación de la obra, y en general por el cumplimiento del contrato en esta etapa. Estos funcionarios a quienes se les denominará inspector fiscal del MOP durante la explotación e inspector fiscal de la DGAC durante la explotación, deberán actuar coordinadamente. La inspección fiscal de la explotación, así constituida, se mantendrá durante todo el período de la concesión, desde la fecha de la autorización de puesta en servicio provisoria de la obra que primero se autorice.

VIII.2. Inspector fiscal del MOP durante la explotación

La DGOP nombrará al inspector fiscal del MOP, quién controlará el cumplimiento del contrato en todos sus aspectos de su competencia, correspondiéndole, entre otras actividades las siguientes:

- a) Administrar el contrato de concesión por parte de la DGOP.
- b) Realizar los análisis pertinentes de los antecedentes que debe entregar el concesionario.
- c) Entregar a la DGOP los reportes que esta Dirección solicite relativos a la gestión de concesión.
- d) El control del cumplimiento del cobro de tarifas.
- e) El control del cumplimiento de las condiciones económicas de la licitación.
- f) El control del cumplimiento en la entrega de la información de los estados financieros de la sociedad concesionaria.
- g) El control del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias aplicables al contrato.
- h) Proponer la aplicación de multas.

VIII.3. Inspector fiscal de la DGAC durante la explotación

La DGOP nombrará como inspector fiscal de la DGAC, a la persona que el Director General de Aeronáutica Civil proponga como tal.

Le corresponderá al inspector fiscal de la DGAC durante la explotación:

- a) El control del cumplimiento de las normas técnicas sobre la conservación de las obras.
- b) El control del cumplimiento de las normas técnicas sobre la operación e las obras.
- c) El control del cumplimiento del plan de trabajo aprobado por la inspección fiscal de la explotación.
- d) El control del cumplimiento del reglamento de servicio de la obra.
- e) Controlar el cumplimiento del proceso de pagos de la DGAC al concesionario.
- f) Realizar, en su aspecto técnico, el análisis de los antecedentes que debe entregar el concesionario.
- g) Dar instrucciones al concesionario en las materias señaladas en los numerandos que preceden.
- h) Proponer la aplicación de multas.

El inspector fiscal de la DGAC será el encargado de la relación directa con el concesionario. Toda comunicación escrita de la inspección fiscal al concesionario deberá llevar la firma del inspector fiscal del MOP en todos los aspectos de su competencia.

VIII.4. Causales de multas

Las Bases de Licitación establecen que en caso de incumplimiento de obligaciones del Concesionario durante la explotación, el Inspector Fiscal notificará al Concesionario y propondrá la aplicación, si es el caso, de las siguientes multas:

■ **Interrupción voluntaria total o parcial del servicio, sin previa autorización del MOP**

La interrupción voluntaria total o parcial del servicio sin previa autorización del MOP será sancionada con una multa diaria de 50 UTM.

■ **Alteración en la prestación del servicio, según lo señalado en el artículo I.6.31**

El concesionario incurrirá en una multa diaria de 10 UTM a partir de la fecha indicada en las bases, si no informa al inspector fiscal de la alteración temporal en el servicio prestado.

Dicha multa correrá hasta el día en que se hayan aplicado las medidas que minimicen las alteraciones en el uso normal de la obra.

- **Entrega no oportuna de información estadística necesaria para efectuar las labores de fiscalización, especificadas en las bases técnicas y administrativas**

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por cada día de atraso por no dar cumplimiento a la entrega de la información especificada en el artículo II.8.2 de las bases técnicas y en el artículo I.6.32 de las bases administrativas, en los plazos estipulados en los mismos.

- **Incumplimiento en el plan de trabajo de conservación**

El concesionario incurrirá en una multa igual al valor mayor entre 50 UTM y el 5% del presupuesto de la obras no realizadas o que no cumplan con las normas técnicas.

- **Incumplimiento en la entrega de los estados financieros**

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por día de atraso por no dar cumplimiento en el plazo y forma de los estados financieros de la sociedad concesionaria según lo estipulado en el artículo I.6.2.1

- **Infracciones en la información proporcionada por el concesionario, según lo señalado en el artículo I.6.33**

El concesionario incurrirá en una multa de 200 UTM al proporcionar información que contenga errores que fuesen atribuibles a negligencia, y en una multa de 1.000 UTM cuando proporcione datos o antecedentes maliciosamente falsos.

- **Ausencia de equipos de seguridad, vestimenta adecuada y otros según lo señalado en II.8.5**

El concesionario deberá pagar una multa de 3 UTM por cada vez que sea sorprendido no cumpliendo lo señalado en II.8.5.

- **Mantenimiento del servicio a los usuarios según el artículo II.8.1**

El incumplimiento de la mantención del servicio a los usuarios durante la explotación será sancionado en relación al programa pactado por el concesionario y aprobado por el inspector fiscal con una multa de 20 UTM, por cada día en que se mantenga el problema.

- **Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación según el artículo II.8.1**

El concesionario deberá pagar una multa diaria de 5 UTM por no disponer de la señalización indicada en el artículo II.8.1

- **Daños a las instalaciones, según el artículo II.8.6**

Si el concesionario no repara los daños ocasionados a las instalaciones de acuerdo al programa aprobado por el inspector fiscal, se le cobrará una multa de 40 UTM por cada día de incumplimiento.

- **Incumplimiento de instrucciones impartidas a través de los libros de obras**

El incumplimiento de las instrucciones impartidas a través del sistema de comunicaciones en la etapa de proyecto de las obras, libro de obra de construcción y libro de obra de explotación, que no hayan sido cumplidas en el plazo acordado entre el inspector fiscal y el concesionario, será sancionado por una multa equivalente a 20 UTM por día de atraso.

VIII.5. Aplicación y plazo para pago de multas

El inspector fiscal propondrá un monto posible de multa a la DGOP, la cual requerirá el pronunciamiento de la comisión conciliadora cuando fuere procedente, en conformidad a lo dispuesto en el capítulo VIII, artículos 28 y 29 del DFL N°164 de 1991.

Aprobada la multa en la forma indicada, el inspector fiscal notificará al concesionario por carta certificada del motivo, monto y fecha máxima de pago.

Las multas o sanciones aplicadas por el MOP, deberán ser pagadas por el concesionario dentro de los treinta días siguientes a la fecha de envío de su notificación por carta certificada.

Si el concesionario no diera cumplimiento a la sanción impuesta, dentro del plazo fijado, ésta devengará el interés máximo convencional aplicable a deudas reajustables a partir de la fecha de la notificación. No obstante lo anterior, el MOP podrá hacer efectivas las garantías, sin perjuicio de las demás acciones que procedan.

VIII.6. Informes a la inspección fiscal

Tal como establecen las Bases de Licitación, en los puntos I.6.32 y II.8.2, el Concesionario debe presentar los siguientes informes al Inspector Fiscal:

- **Mensualmente**

- Información mensual de reclamos presentados. (*)

■ **Trimestralmente**

- Estados financieros, en formato Fecu, incluyendo las notas establecidas en el punto I.6.32.a de las Bases de Licitación.

■ **Semestralmente**

- Organización y personal superior de la sociedad.
- Informe semestral de la gestión ambiental.
- Accidentes diarios, indicando causa y hora. (*)
- Cumplimiento del Plan de Conservación. (*)
- Informe sobre seguimiento de pavimentos en todas las zonas de circulación vehicular incorporadas en la concesión. (*)
- Informe sobre el cumplimiento del Reglamento de Servicio, según lo establecido en el punto II.8.8. de las Bases de Licitación. (*)

■ **Anualmente**

- Estados financieros incluyendo dictamen de los auditores externos.

(*) Estos informes deberán ser visados por el Consultor Técnico Externo.

IX RELACIONES CON OTRAS AUTORIDADES

IX.1. Con Intendencia, Gobernación y Alcaldía

El Concesionario se relacionará con estas Autoridades preferentemente a través de la inspección fiscal.

IX.2. Con Fuerzas Armadas, Carabineros y Policía de Investigaciones

El Concesionario, dentro del ámbito de sus atribuciones, otorgará al personal de estas instituciones en el ejercicio de sus funciones, las facilidades que le sean requeridas, contando siempre con la aprobación de la inspección fiscal y la debida coordinación con la Entidad Administradora del terminal de pasajeros.

IX.3. Con Bomberos y Ambulancias

En el caso del Cuerpo de Bomberos y considerando la función que esta entidad desarrolla, el Concesionario mantendrá una estrecha relación e intercambio de información respecto a los sistemas que componen el terminal de pasajeros y los elementos y planes contraincendios existentes, para afrontar este tipo de emergencias en forma coordinada y eficiente. Con los servicios de Salud Pública o Privados (ambulancias), el Concesionario otorgará el máximo de facilidades para que estos organismos desarrollen sus tareas en la mejor forma posible, específicamente en lo relacionado con traslado de enfermos vía aérea.

IX.4. Con el Servicio Nacional de Aduanas y el Servicio Agrícola Ganadero

El Concesionario, en coordinación con la Entidad Administradora del terminal de pasajeros y con la aprobación de la inspección fiscal, presentará el apoyo necesario y ejecutará las tareas que le corresponda a objeto que ambos servicios pueden cumplir con la misión que les corresponde en el funcionamiento del terminal de pasajeros.