

10 AGO 2021

APRUEBA CONTRATO DE SUMINISTRO DE BUSES Nº L024-U65-003, DERIVADO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, Nº LP SB001/2019.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 2685

Santiago, - 9 AGO 2021

VISTOS: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley Nº1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; los Decretos con Fuerza de Ley Nº343, de 1953 y Nº 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, relativos a la organización, obligaciones y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; el Decreto Ley Nº557, de 1974, del Ministerio de Interior, que crea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante "MTT"); la Ley Nº18.059, que asigna al MTT el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; la Ley Nº18.696, que modifica artículo 6º de la Ley Nº18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la Ley Nº20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; el Decreto Supremo Nº413, de 2018, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que nombra a doña Gloria Hutt Hesse Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; el Instructivo Presidencial Nº1, de 2003, que crea Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, y sus posteriores modificaciones; la Resolución Nº13, de 2019, del MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, que Aprueba bases de licitación pública y sus anexos para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y autoriza llamado a licitación pública, NºLP SB001/2019; la Resolución Nº5, de 2020, del MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, que modifica bases del proceso licitación NºLP SB001/2019; la Resolución Exenta Nº830, de 2019, del MTT, que designa Comisión de Apertura y Evaluación, y la Resolución Exenta Nº474, de 2020, del MTT, que la modifica; la Resolución Exenta Nº1067, de 2020, del MTT, que aprueba respuestas a consultas del proceso de licitación NºLP SB001/2019; la Resolución Exenta Nº259, de 2020, del MTT, que aprueba instrucciones para la presentación de ofertas de manera electrónica; la Resolución Exenta Nº283, de 2020, del MTT, que ejecuta facultad que indica; la Resolución Exenta Nº287, de 2020, del MTT, que suspende plazo de preparación de ofertas; la Resolución Exenta Nº327, de 2020, del MTT, que aclara bases y complementa instrucciones para la presentación de ofertas de manera electrónica; la Resolución Nº52, de 2020, del MTT, que adjudicó el proceso de licitación Nº LP SB001/2019; las Resoluciones Nº7, de 2019 y Nº16, de 2020, de la Contraloría General de la República, que fijan normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa que resulte aplicable.

CONSIDERANDO:

1.º Que, mediante Resolución Nº13, de 21 de febrero de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante el "MTT") en conjunto con el Ministerio de Hacienda, se aprobaron las bases de licitación pública y sus anexos para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto Nº LP SB001/2019 (en adelante las "bases de licitación" o las "bases").

2.º Que, con fecha 20 de noviembre de 2019 se publicó en el Diario Oficial la citada Resolución Nº13, publicándose también en la misma

06033/2021

OF DE PARTES DIPRES
10.08.2021 14:55



fecha un aviso sobre la convocatoria al proceso concursal en diversos diarios de circulación nacional.

3.º Que, mediante Resolución N°5, de 30 de enero de 2020, del MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, se modificaron las respectivas bases de licitación. Dicha resolución se publicó el 29 de mayo de 2020 en el sitio web del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Seguidamente, la Resolución Exenta N°1067, de 1 de junio de 2020, del MTT, aprobó las respuestas a las consultas efectuadas por los adquirentes, la cual se publicó en el mismo sitio web el mismo día de su dictación.

4.º Que, dentro del plazo para la presentación de ofertas se recibieron a través del sistema electrónico dispuesto para dicho fin un total de 23 ofertas.

5.º Que, de conformidad a lo dispuesto en el cronograma de la licitación, la Comisión de Apertura y Evaluación (en adelante "Comisión" o "Comisión Evaluadora"), designada mediante las Resoluciones Exentas N°830, de 6 de diciembre de 2019 y N°474, de 21 de febrero de 2020, ambas del MTT, procedió a la apertura y evaluación de las ofertas técnicas y económicas, de conformidad a los criterios objetivos de evaluación establecidos en el pliego de condiciones.

6.º Que, una vez concluida la evaluación, mediante Resolución N°52, de 17 de diciembre de 2020, del MTT, se procedió a declarar desiertos los lotes de buses en los que no se recibieron ofertas, A-g, A-o, B2-g, B2-o, C2-e, C2-g y C2-o, y a adjudicar los lotes de buses A-d, A-e, B2-d, B2-e y C2-d, a los oferentes que obtuvieron los puntajes finales más altos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5.7. de las bases de licitación. La referida Resolución fue tomada de razón por la Contraloría General de la República con fecha 23 de abril de 2021 y adjudicó los lotes de buses referidos conforme al siguiente detalle:

Lote A-d

Oferente	Razón Social/ Integrantes Consortio	ID Oferta (Código)	Puntaje Final
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-004	88,621
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-001	88,180
Consortio K1	Sociedad de Inversiones K Uno SpA; Comercial Kaufmann S.A.	L024-U52-001	84,781

Lote A-e

Oferente	Razón social/ Integrantes Consortio	ID Oferta (Código)	Puntaje Final
Consortio K4	Sociedad de Inversiones K Cuatro SpA; Comercial Motores de los Andes SpA	L024-U46-001	88,501
BYD Chile SpA	BYD Chile SpA	L024-U54-001	68,173

Lote B2-d

Oferente	Razón social/ Integrantes Consorcio	ID Oferta (Código)	Puntaje Final
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-005	88,621
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-002	88,152
Consorcio K2	Sociedad de Inversiones K Dos SpA; Comercial Kaufmann S.A.	L024-U52-005	88,086
Consorcio K1	Sociedad de Inversiones K Uno SpA; Comercial Kaufmann S.A.	L024-U52-002	87,630
Scania SPV 2	Scania Chile S.A.; Scania Finance Chile S.A.	L024-U65-003	79,562

Lote B2-e

Oferente	Razón social/ Integrantes Consorcio	ID Oferta (Código)	Puntaje Final
Consorcio K4	Sociedad de Inversiones K Cuatro SpA; Comercial Motores de los Andes SpA	L024-U46-002	88,501
BYD Chile SPA	BYD Chile SpA	L024-U54-002	72,849

Lote C2-d

Oferente	Razón social/ Integrantes Consorcio	ID Oferta (Código)	Puntaje Final
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-006	87,646
VFS Chile S.A.	VFS Chile S.A.	L024-U55-003	87,016
Consorcio K1	Sociedad de Inversiones K Uno SpA; Comercial Kaufmann S.A.	L024-U52-003	85,500

7.º Que, habiéndose verificado el cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en el artículo 6 de las bases de licitación, con fecha 20 de julio de 2021, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suscribió con la sociedad Scania SPV 2 SpA, constituida para estos efectos por el adjudicatario de la oferta L024-U65-003, el contrato de suministro de buses pertinente, que se aprobará mediante el presente acto administrativo.

RESUELVO:

1.º **APRUÉBASE** el Contrato de Suministro de Buses N° **L024-U65-003**, derivado de la licitación pública para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, N° LP SB001/2019, suscrito el 20 de julio de 2021, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el **Suministrador Scania SPV 2 SpA**, cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:



L024-U65-003

“CONTRATO DE SUMINISTRO DE BUSES

**LICITACIÓN PÚBLICA
SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO METROPOLITANO**

**ACEPTACIÓN
SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO
(LP SB001/2019)**

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

SCANIA SPV 2 SPA

En Santiago de Chile, a 20 de julio de 2021, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministra doña Gloria Hutt Hesse, cédula nacional de identidad N°6.069.264-5, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante **“el Ministerio”** o **“el MTT”**, por una parte, y por la otra, la empresa Scania SPV 2 SpA, Rut N°77.371.758 – 3, representada por don José Ignacio Urcelay Feijo, español, cédula de identidad N° 14.490.203-3 y doña Marcia Torres Avilés, chilena, cédula de identidad N°16.431.352-2, todos domiciliados en Av. Pdte. Eduardo Frei Montalva 9990, oficina 101, Quilicura, Santiago, en adelante **“el Suministrador”**, se ha convenido el siguiente Contrato de Prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, en adelante **“el Contrato”**.

El Ministerio y el Suministrador podrán ser referidos individualmente como **“Parte”** y colectivamente como **“las Partes”**.

En este documento las Partes declaran aceptar íntegramente el contenido del Contrato para la Prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, que se extiende al presente instrumento, y a los siguientes:

- (I) Condiciones Generales de Contratación Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano. Este documento contiene los derechos y obligaciones aplicables a todos los que -en el marco de la licitación (LP SB001/2019)-, presten el servicio complementario de suministro de buses para el sistema de transporte público metropolitano y que regulan los aspectos generales y comunes a todos ellos. Estas condiciones no sufrirán modificaciones salvo en los casos y en la forma dispuesta en dicho instrumento.

- (II) Condiciones Particulares de Contratación Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano. Este documento contiene los derechos y obligaciones que resultan exigibles solo al Suministrador. Las modificaciones de estas condiciones se ajustarán a lo dispuesto en dicho instrumento, sin perjuicio de la potestad del MTT para suscribir sendas modificaciones con los restantes prestadores de servicios complementarios de suministro de buses.

Firmado por: Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, José Ignacio Urcelay Feijo y Marcia Torres Avilés, Representantes Legales de Suministrador Scania SPV 2 SpA.

**CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN
SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO
(LP SB001/2019)**

ÍNDICE

ÍNDICE	3
TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES.....	6
1. DEFINICIONES BÁSICAS.....	6
2. OBJETO DEL CONTRATO.....	10
2.1. Objeto Principal.....	10
2.2. Actividades conexas que requieren autorización del MTT.....	10
2.3. Actividades conexas que no requieren autorización del MTT.....	11
3. NATURALEZA DEL CONTRATO Y PRINCIPIOS RECTORES.....	12
3.1. Naturaleza del Contrato.....	12
3.2. Principios rectores.....	12
4. LEGISLACIÓN APLICABLE.....	14
5. PLAZO DEL CONTRATO.....	14
5.1. Inicio del Contrato.....	14
5.2. Duración del Contrato.....	14
6. DECLARACIONES DEL SUMINISTRADOR.....	15
6.1. Declaraciones respecto al Suministrador.....	15
6.2. Declaración de conocimiento del MTT.....	15
6.3. Declaraciones relacionadas con el Sistema.....	16
6.4. Declaraciones respecto a la Administración de los Recursos del Sistema	16
TÍTULO II: OBLIGACIONES DEL SUMINISTRADOR.....	17
7. SUMINISTRO DE BUSES.....	18
7.1. Obligación Condicional.....	18
7.2. Homologación del bus y verificación de especificaciones técnicas.....	18
7.3. Orden de Suministro.....	18
7.4. Calidad de los Buses.....	19
7.5. Alistamiento.....	19
7.6. Traslado de los Buses.....	20
7.7. Certificaciones, Permisos y Registro del Bus.....	20
7.8. Documentos.....	21
7.9. Revisión del Bus.....	21
7.10. Aceptación o Rechazo del Bus.....	21
7.11. Efectos de la Aceptación del Bus.....	22
7.12. Efectos del rechazo de uno o más Buses.....	22
7.13. Fecha de Entrega del Bus.....	23
7.14. Efectos de la ocurrencia de la Fecha de Entrega del Bus.....	23
7.15. Instalación del Equipamiento Tecnológico.....	23
7.16. Riesgos y Seguros.....	24
8. GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS BUSES.....	25
8.1. Corrección de Defectos.....	25
9. OVERHAUL O MANTENIMIENTO DE MEDIA VIDA Y RECAMBIO DE BATERÍAS	26
9.1. <i>Overhaul</i> o mantenimiento de media vida.....	26
9.2. Recambio de baterías en buses eléctricos a baterías.....	26
10. DISPONIBILIDAD DE BUSES PARA EL SISTEMA.....	28
10.1. Obligación de Mantener los Buses en el Sistema.....	28
10.2. Reposición o Reemplazo de Buses.....	28
10.3. Desafectación de Bienes.....	28
10.4. Disposición final de los Buses.....	29
11. CERTIFICACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BUSES.....	30
11.1. Obligación de Certificación.....	30
11.2. Obligación de contratar a un tercero para realizar el proceso de certificación.....	30
11.3. Auditoría Documental.....	31
11.4. Inspección Técnica.....	32
11.5. Revisión del Estado General del Bus.....	34
11.6. Efectos de un resultado "No aprobado".....	36
11.7. Incumplimiento de la obligación de efectuar las Certificaciones.....	36

11.8.	Precio y pago de las Certificaciones.....	36
11.9.	Otras inspecciones y fiscalizaciones.....	36
11.10.	Plataforma Informática.....	37
12.	SOPORTE LOCAL.....	38
13.	OBLIGACIÓN DE FORMALIZACIÓN DEL VÍNCULO JURÍDICO	40
13.1.	Obligación de Formalizar.....	40
13.2.	Oportunidad de Suscripción del Acta de Formalización.....	40
13.3.	Cambio de Operador de Buses.....	40
13.4.	Contenido Mínimo del Acta de Formalización	40
13.5.	Acta de Formalización Estándar	42
13.6.	Información necesaria.....	42
14.	SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS CON OTROS PRESTADORES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	43
15.	CAPACITACIONES.....	44
16.	DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	45
17.	SUBCONTRATACIÓN	45
TÍTULO III: CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO		46
18.	PRECIO DEL CONTRATO.....	46
18.1.	Precio Inicial del Contrato por bus	46
18.2.	Pago por el Suministro de Buses.....	46
18.3.	Buses no disponibles para el Sistema	46
18.4.	Valor Cuota de Flota	46
18.5.	Formulación General	47
18.6.	Descuentos	47
18.7.	Del proceso de pago	48
18.8.	Fechas de pago	48
18.9.	Revisión del monto de los pagos autorizados por el MTT.....	48
18.10.	Impuestos.....	49
18.11.	Cesión de derechos a acreedores o financistas.....	49
19.	MODIFICACIONES UNILATERALES Y COMPENSACIÓN AL SUMINISTRADOR... 50	50
19.1.	Facultad para modificar unilateralmente el Contrato	50
19.2.	Procedimiento	50
19.3.	Determinación de la Compensación Económica en caso de diferencias 51	51
19.4.	Procedimiento ante el Panel de Expertos	51
TÍTULO IV: RELACIÓN ENTRE LAS PARTES, SUPERVISIÓN DEL CONTRATO Y RELACIONES CON EL OPERADOR DE BUSES.....		52
20.	DE LAS RELACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y EL MINISTERIO	52
20.1.	Designación del Administrador del Contrato	52
20.2.	De las comunicaciones del Suministrador al Ministerio.....	52
20.3.	De las comunicaciones del Ministerio al Suministrador	52
21.	SUPERVISIÓN, CONTROL Y FISCALIZACIÓN	53
21.1.	Facultades Generales	53
21.2.	Administrador del Contrato.....	53
21.3.	Mecanismos de supervisión.....	54
21.4.	Deber de Informar	54
22.	RELACIONES CON EL OPERADOR DE BUSES.....	56
22.1.	Relaciones entre el Suministrador y el Operador de Buses.....	56
22.2.	Mesas Técnicas de Trabajo.....	56
22.3.	Conflictos entre el Suministrador y el Operador de Buses	57
22.4.	Resolución de Conflictos entre el Suministrador y el Operador de Buses 57	57
TÍTULO V: GARANTÍAS Y SANCIONES		58
23.	GARANTÍAS DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.....	58
23.1.	Obligación de Entregar Garantías.....	58
23.2.	Características, monto y oportunidad de entrega de las Garantías.....	58
23.3.	Renovación de la Garantía.....	59
23.4.	Ejecución de la Garantía	59
24.	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES	60
24.1.	Características de la Garantía.....	60
24.2.	Renovación de la Garantía.....	60
24.3.	Ejecución de la Garantía	60
25.	APLICACIÓN DE SANCIONES	61
25.1.	Facultad para sancionar	61
25.2.	Multas.....	61
25.3.	Procedimiento para la aplicación de multas.....	63

25.4.	Pago de las Multas, tope máximo mensual y acumulación	64
25.5.	Caducidad	64
25.6.	Procedimiento para la aplicación de la caducidad	65
TÍTULO VI: TERMINACIÓN ANTICIPADA Y CONTINUIDAD OPERACIONAL.....		66
26.	CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO.....	66
27.	EFFECTOS DEL TÉRMINO ANTICIPADO.....	68
28.	CESIÓN DEL CONTRATO.....	69
29.	RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS	70
30.	ÚLTIMOS REQUERIMIENTOS	71
31.	SUFICIENCIA DEL CONTRATO	71
32.	CONTRATISTA INDEPENDIENTE	71
33.	MODIFICACIONES DE COMÚN ACUERDO	72
34.	DOMICILIO Y COMPETENCIA	72
35.	EJEMPLARES.....	72
36.	NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA.....	72

**CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN
SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO
(LP SB001/2019)**

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

1. DEFINICIONES BÁSICAS

Sin perjuicio de las definiciones adicionales previstas en otras disposiciones, las palabras que se usan en el presente Contrato de Suministro tendrán el significado que para cada caso se indica a continuación, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato.

- 1.1. Acta de Formalización:** Instrumento jurídico que, conforme a lo dispuesto en la cláusula 13, deberá suscribir el Suministrador con el Operador de Buses respectivo, a través del cual declaran conocer y aceptar los derechos y obligaciones recíprocos que entre ellos surgen en virtud de lo estipulado en este contrato y en el contrato de concesión respectivo (o en aquel instrumento que regule la prestación de servicios de transporte al Operador de Buses, si fuere diferente).
- 1.2. Administrador del Contrato:** Funcionario público designado por el MTT, encargado de desarrollar las labores que se le encomiendan en este contrato. Podrá, excepcionalmente, designarse un profesional contratado a honorarios con calidad de agente público.
- 1.3. Alistamiento:** Es el proceso de fabricación del o los buses comprendidos en una orden de suministro. Incluye los componentes mecánicos, neumáticos, eléctricos y electrónicos a cargo del fabricante y, del ensamblaje a cargo del carroceros, en caso de que corresponda.
- 1.4. Año Calendario:** Período de doce (12) meses que se inicia el día 1 de enero y termina el 31 de diciembre.
- 1.5. Área Regulada:** Zona geográfica en que se emplaza el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, también denominada Gran Santiago, establecida en la Resolución Exenta N°106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, o en la que la modifique o reemplace.
- 1.6. Bases de Licitación o Bases:** Documento de bases de licitación, sus anexos, las respuestas a las consultas formuladas por los Adquirentes, y las aclaraciones y modificaciones que se efectúen a las bases, necesarios para la presentación de ofertas en la "Licitación Pública del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano", N° LP SB001/2019.
- 1.7. Bienes Afectos:** Para efectos del contrato, se consideran necesarios para la prestación básica de los servicios y, en consecuencia, se califican como bienes afectos en los términos dispuestos en el artículo 3 *nonies* de la Ley N°18.696, todos los buses que el Suministrador provea al Sistema y sean aceptados por el Ministerio y entregados al Operador respectivo.
- 1.8. Bus:** Vehículo motorizado destinado al transporte público de pasajeros, que cumple con los requerimientos establecidos en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del MTT, o en el cuerpo normativo que lo modifique o reemplace, con una capacidad de transporte igual o mayor a cuarenta (40) pasajeros.
- 1.9. Certificación:** Proceso destinado a verificar la correcta ejecución del plan de mantenimiento y el estado general del bus.
- 1.10. Concesionario de Uso de Vías o Concesionario:** Persona jurídica que presta servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses a través de un contrato de concesión de uso de vías.

1.11. Contrato: El presente contrato para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano. El contrato incluye:

- (i) Aceptación del contrato,
- (ii) Las condiciones generales de contratación aplicables a todos los Suministradores de buses, y
- (iii) Las condiciones particulares de contratación aplicables al Suministrador.

También integran el contrato para todos los efectos legales y contractuales:

- (iv) Las bases de licitación,
- (v) Las respuestas y aclaraciones a las bases, aprobadas por el correspondiente acto administrativo;
- (vi) La oferta técnica y económica presentada por el Suministrador, y
- (vii) La resolución que adjudica los servicios de suministro de buses.

Los documentos enumerados se interpretarán de forma armónica, de manera que exista entre todos ellos la debida correspondencia, de acuerdo con los principios de derecho público que rigen este contrato. En caso de discrepancia entre el texto de las bases de licitación, el contrato de suministro y la o las ofertas presentadas por los Adjudicatarios, primará lo dispuesto en las bases por sobre el contrato de suministro, y ambos estarán por sobre lo establecido en la oferta del Adjudicatario salvo que ésta contemple condiciones más favorables para el servicio de transporte, lo que será calificado por la Subsecretaría de Transportes.

1.12. Contrato de Concesión de Uso de Vías o Contrato de Concesión: Instrumento jurídico a través del cual el MTT otorga a una persona jurídica el uso de las vías del área regulada para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, conforme a lo dispuesto en la Ley N°18.696.

1.13. Contrato de Suministro de Buses o Contrato de Suministro: Instrumento jurídico a través del cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encarga a una persona jurídica la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano.

1.14. Cuota de Flota: Pago mensual al que tiene derecho el Suministrador de buses, como contraprestación por el cumplimiento de su obligación de suministrar buses al Sistema de Transporte Público Metropolitano, por cada bus disponible en el Sistema. El pago será realizado por el prestador del servicio complementario de administración financiera del Sistema.

1.15. Defecto: Cualquier defecto, inclusive los defectos latentes, y cualquiera omisión en un bus que importe o signifique que éste no cumple con los requerimientos previstos en el contrato.

1.16. DTPM: Corresponde a la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el Instructivo Presidencial N°1, de 2003, y sus modificaciones, o la(s) entidad(es) que la sucedan o reemplacen en sus funciones. Cada vez que el contrato nombre al DTPM, se entenderá que lo hace al Ministerio, a través de la citada Secretaría Ejecutiva.

1.17. Días: Todos los días, incluyendo sábados, domingos y festivos. En caso de que un plazo de días venza un sábado, domingo o festivo, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.

1.18. Día Hábil: Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto festivos.

1.19. Evento Excluyente de Responsabilidad del Suministrador o Evento Excluyente: significa:

- (i) Cualquier incumplimiento por parte del Operador de Buses de las obligaciones de uso, conservación y destino de los buses, por ejemplo, de las obligaciones relacionadas con la ejecución del plan de mantenimiento de los

buses y aquellas relativas a la estrategia de carga de las baterías, establecidas en su contrato de concesión, o en el instrumento jurídico correspondiente, y en el Acta de Formalización.

- (ii) Desgaste normal por el uso.
- (iii) Daño severo causado por vandalismo, siniestros ocasionados por incendios intencionales, lanzamiento de objetos o elementos contundentes o corrosivos, o por causas naturales, como granizo.
- (iv) Retraso indebido en el reporte de algún defecto por parte del Operador de Buses.

No se configurará el evento excluyente en los casos en que el Suministrador haya causado o contribuido a causar uno o más de los actos u omisiones antes señalados.

1.20. Fecha de Entrega del Bus: La fecha informada por el Ministerio al Suministrador y al Operador de Buses correspondiente para que éstos realicen -respectivamente- la entrega y retiro de los buses, según lo dispuesto en la cláusula 7.13.

1.21. Fecha y/o Periodo de Revisión del Bus: La fecha informada por el Suministrador al Ministerio y al Operador de Buses correspondiente, para que éstos inspeccionen el estado del bus, conforme a lo dispuesto en la cláusula 7.9.

1.22. Flota Adquirida: Conjunto de vehículos que, conforme a lo dispuesto en el contrato, el Suministrador debe adquirir, recibir, y suministrar al o los Operadores de Buses que designe el Ministerio y, mantener en el Sistema durante todo el tiempo que corresponda de acuerdo al contrato, para que los Operadores de Buses puedan prestar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, conforme se estipula en la cláusula 7.

1.23. Hoja de Vida del Bus: Documento que contiene, al menos, todos los datos de identificación del vehículo (marca, modelo, VIN, PPU y Unidad de Servicios en la que opera), la fecha de entrada en operación y el kilometraje inicial, el detalle de cada actividad de mantenimiento preventivo y correctivo, con su correspondiente fecha de ejecución, el kilometraje acumulado y el detalle de insumos y repuestos utilizados. Existirá un Hoja del Vida del Bus por cada uno de los buses.

1.24. Homologación: Proceso a través del cual el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del MTT, verifica si un determinado modelo o prototipo de Bus cumple:

- (i) los requisitos dimensionales y funcionales para los Buses que operen dentro del Sistema, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del MTT,
- (ii) las normas de emisión de gases reguladas en el Decreto Supremo N°130, de 2001, del MTT, (solo para motores de combustión interna), y
- (iii) de las normas sobre emisión de ruidos establecidas en el Decreto Supremo N°129, de 2002, del MTT.

1.25. Índice de Precios al Consumidor (IPC): Es el índice determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas para medir la variación de los precios de una canasta de bienes y servicios adquirida por hogares urbanos del conjunto de las capitales regionales y sus zonas conurbadas dentro de las fronteras del país, conforme lo define el Manual Metodológico del Índice de Precios al Consumidor (IPC) Nacional del referido instituto, o el indicador que lo reemplace.

1.26. Instituto Nacional de Estadísticas (INE): Institución que se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo como organismo técnico e independiente, funcionalmente descentralizado, encargado de las estadísticas y censos oficiales de la República, entregando indicadores relevantes para la toma de decisiones en materia de políticas públicas; o el organismo que lo suceda o reemplace.

1.27. Licitación Pública de Concesiones de Uso de Vías o Licitación de Concesiones N° LPCUV 001/2019 : Licitación pública para el otorgamiento de concesiones de uso de vías.

1.28. Liquidación o Liquidación de Pago: Determinación de la suma de dinero a que tiene derecho el Suministrador de Buses por los servicios prestados en el mes inmediatamente anterior, de conformidad a lo previsto en el contrato.

- 1.29. **Mes:** Cada uno de los doce (12) períodos de 28, 29, 30 o 31 días en que se encuentra dividido el año.
- 1.30. **Ministerio o MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.31. **Operador de Buses:** Persona jurídica que presta servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en el Sistema, a través de un contrato de concesión de uso de vías, condiciones específicas de operación, perímetros de exclusión o el instrumento jurídico pertinente.
- 1.32. **Operador de Transporte:** Cualquier prestador de servicios de transporte público remunerado de pasajeros del Sistema, como los Operadores de Buses, Metro, Tren Central u otro que se integre al Sistema.
- 1.33. **Orden de Suministro:** Solicitud formal efectuada por el Ministerio a un Suministrador, a fin de que este último suministre buses al Sistema en forma efectiva, conforme a los términos y condiciones dispuestos en la cláusula 7 del contrato.
- 1.34. **Plan de Mantenimiento de los buses o Plan de Mantenimiento:** Documento que contiene las pautas, programas y procedimientos de mantención que aseguran el correcto funcionamiento y la vida útil del bus.
- 1.35. **Proveedor de Servicios Complementarios:** Es aquella persona designada o elegida por el Ministerio de conformidad a la normativa vigente, para la ejecución, prestación o desarrollo de uno o más de los servicios complementarios descritos en el artículo 3° *sexies* de la Ley N°18.696 o aquellos que disponga el Ministerio conforme a sus facultades legales.
- 1.36. **Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.
- 1.37. **Servicio:** Conjunto de buses que circulan por un trazado definido y que se identifican bajo un mismo número y nombre. También se entenderá por servicio, aquellos prestados por otros medios de transporte de pasajeros incorporados al Sistema, sin perjuicio de las particularidades específicas aplicables a cada uno.
- 1.38. **Servicios Complementarios:** Los servicios, distintos al transporte de pasajeros, que el Sistema de Transporte Público Metropolitano requiere como condición necesaria para su funcionamiento. Estos servicios complementarios serán provistos por una o más personas definidas por el Ministerio, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N°18.696.
- 1.39. **Sistema de Transporte Público Metropolitano o Sistema:** Conjunto de Operadores que prestan servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de proveedores de servicios complementarios, y quienes legalmente les sucedan en dichas funciones, Trenes Metropolitanos S.A., Metro S.A., así como cualquier otro proveedor de servicios de transporte público que opere al interior del Área Regulada y se integre a través del medio de acceso, o sólo cumplan con esta última condición.
- 1.40. **Suministrador de Buses o Suministrador:** Persona jurídica habilitada para prestar el servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, debido a que ha suscrito un contrato de suministro de buses con el MTT.
- 1.41. **Terminal:** Inmueble destinado principalmente a la llegada, salida y/o acopio de buses, utilizado por quienes prestan servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en la ciudad de Santiago, y que puede ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas aplicables.

2. OBJETO DEL CONTRATO

2.1. Objeto Principal.

En ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley N°18.696 y por medio de su representante ya individualizado, el Ministerio encomienda al Suministrador, la prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, quien, debidamente representado, acepta realizarla en las condiciones, especificaciones técnicas y alcances previstos en el Contrato y en los documentos que lo integran.

En consecuencia, el Suministrador se compromete a:

- (i) Suministrar oportunamente al Sistema los buses requeridos por el Ministerio, en las condiciones descritas en la cláusula 7 del contrato;
- (ii) Garantizar la calidad de los buses, conforme a lo dispuesto en la cláusula 8 y, por tanto, corregir los defectos que éstos presenten en la oportunidad y forma regulada en la cláusula 8.1.
- (iii) Poner los buses a disposición de quien el MTT designe, en la forma y tiempo que se indica en la cláusula 10,
- (iv) Certificar el mantenimiento de los buses, conforme a lo dispuesto en la cláusula 11,
- (v) Brindar el servicio de soporte local que le soliciten los Operadores de Buses respectivos, en la forma y oportunidades previstas en la cláusula 12.

Como contraprestación, el Suministrador tendrá derecho al pago de una cuota de flota mensual por bus disponible en el Sistema, pago que será realizado por el prestador del servicio complementario de administración financiera del Sistema, y a recibir el pago por la certificación del mantenimiento, de parte del Operador de Buses respectivo, en la oportunidad y términos previstos en la cláusula 18 de este contrato y en las condiciones particulares de contratación.

2.2. Actividades conexas que requieren autorización del MTT.

Sin perjuicio del objeto principal del contrato expresado en esta cláusula, el Suministrador podrá ejecutar, desarrollar o prestar otras actividades denominadas conexas, por las que podrá cobrar y percibir, con quien así lo convenga, un precio. Se considerarán actividades conexas aquellas que resulten accesorias al presente contrato o que se relacionen con el objeto principal del mismo. Estas actividades no darán derecho a pago alguno con recursos provenientes del Sistema.

La intención de ejecutar, desarrollar o prestar una o más actividades conexas deberá ser informada previamente al Administrador del Contrato con la debida antelación, considerando la naturaleza de la actividad conexas solicitada, el impacto que pueda generar en el Sistema, los antecedentes a revisar y el plazo de que dispone la autoridad para pronunciarse sobre la solicitud. En cada caso, la solicitud de autorización para desarrollar una actividad conexas deberá ir acompañada de los antecedentes necesarios para que el Ministerio pueda pronunciarse.

El Administrador del Contrato dispondrá de un plazo de 30 días hábiles para comunicar al Suministrador la aprobación de la actividad conexas solicitada, la necesidad de realizar ajustes o solicitar antecedentes, o su rechazo.

El Ministerio podrá rechazar actividades conexas cuando a su juicio atenten contra la moral, las buenas costumbres y/o el orden público; o aquellas relacionadas con temas de política contingente y/o que afecten la imagen del Sistema, aquellas que afecten la prestación de los servicios o importen una vulneración a la normativa aplicable y, en general, por cualquier causa fundada que impida su realización.

2.3. Actividades conexas que no requieren autorización del MTT.

El Suministrador podrá, adicionalmente, acordar con uno o más Operadores de Buses y/u Operadores de Transporte, la prestación de los siguientes servicios y determinar el valor o precio de cada uno de ellos:

- (i) Servicio de mantenimiento;
- (ii) Servicio de reparación de los buses por daños o fallas no cubiertas por las garantías a que se refiere la cláusula 8.

El pago por estos servicios será de exclusiva responsabilidad del Operador de Buses o de Transporte que los contrate y, por tanto, no serán pagados con recursos del Sistema.

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, cabe destacar que el MTT establecerá en el contrato de concesión de uso de vías o en los instrumentos jurídicos pertinentes la obligación del Operador de Buses de implementar, operar y mantener la infraestructura de carga de energía y/o combustible necesaria para la correcta operación de los servicios de transporte. Al respecto, los Operadores de Buses podrán suscribir con los Suministradores o terceros contratos para la implementación de la infraestructura de carga en los terminales pertinentes, los que se sujetarán a la regulación que el Ministerio determine para los contratos de provisión, en los contratos de concesión de uso de vías o en los instrumentos jurídicos pertinentes. La infraestructura de carga que se implemente en este contexto no podrá ser retirada ni separada del inmueble al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. No habrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto.

3. NATURALEZA DEL CONTRATO Y PRINCIPIOS RECTORES

3.1. Naturaleza del Contrato

Las Partes aceptan y reconocen que este instrumento jurídico es un contrato administrativo que tiene por finalidad satisfacer un fin de interés público, y que, por tanto, se sujeta a un régimen jurídico de derecho público que se rige por los principios de legalidad, mutabilidad del contrato (ius variandi), equilibrio económico del contrato, entre otros.

3.2. Principios rectores

Las Partes acuerdan que la ejecución e interpretación del contrato se regirá por los siguientes principios rectores:

3.2.1. Principio de la calidad del servicio.

Los servicios objeto del contrato se requieren para el correcto funcionamiento de un servicio de utilidad pública, que se presta sobre bienes nacionales de uso público, y constituyen, por tanto, un complemento de las concesiones de uso de vías reguladas por la Ley N°18.696, u otras formas de regulación de los servicios de transporte público de alcance análogo.

Por tanto, todas las obligaciones que por este instrumento correspondan al Suministrador deberán ser ejecutadas e interpretadas considerando que la oportuna e íntegra prestación de los servicios comprendidos en este Contrato es indispensable para la prestación de un servicio de transporte eficiente y de calidad.

3.2.2. Principio de la Interrelación del Sistema.

El Contrato se inserta en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, conformado por un conjunto de Operadores de Transporte y proveedores de los servicios complementarios. La supervisión del Sistema se encuentra radicada en el Ministerio.

El adecuado funcionamiento del Sistema supone una correcta integración de todos los actores y una coherencia entre los actos y contratos que lo conforman. Con dicho fin, los contratos de concesión, y de provisión de servicios complementarios, sus modificaciones, los demás instrumentos de regulación del transporte público de pasajeros, y todos aquellos que se suscriban entre los diferentes actores y que afecten o tengan la potencialidad de afectar los servicios y/o el Sistema, deberán contar con la aprobación del Ministerio o de las autoridades que lo sucedan en la administración y fiscalización de dichos actos y contratos. Para estos efectos, se entenderá por afectación de los servicios y/o Sistema, cualquier acto que produzca una alteración o mudanza de los servicios y/o Sistema, o que les imponga un gravamen o condición.

Este principio orienta, además, la celebración de cualquier otro acto o contrato. En consecuencia, el Suministrador deberá velar porque los actos o contratos que celebre sean coherentes con la finalidad y objeto del presente contrato.

3.2.3. Principio de la Participación Activa.

La prestación de los servicios materia del contrato debe ser realizada por el Suministrador, y las funciones de cada una de las Partes se estructuran sobre la base de dicha definición.

Al Suministrador le corresponde, por tanto, una participación activa en la definición y ordenación de todos aquellos elementos que resulten necesarios para alcanzar una ejecución eficiente de los servicios que deba prestar de conformidad al contrato.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura del Suministrador la responsabilidad de organizar, regular y supervigilar el desarrollo de su actividad empresarial, teniendo en cuenta el interés de los usuarios, sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades respectivas en materia de regulación, control de los servicios y mantención del orden público.

3.2.4. Principio de Flexibilidad e Integración.

El transporte público constituye una actividad dinámica, que no se efectúa sobre bienes propios, sino sobre bienes nacionales de uso público, en condiciones que hacen imposible prever todas las circunstancias que pueden acontecer, lo que obliga a contar con un grado de flexibilidad que asegure una adecuada capacidad de respuesta.

El contrato refleja dicha exigencia mediante el reconocimiento de la flexibilidad como mecanismo para, por una parte, ajustar las condiciones de contratación a la cambiante realidad, y por otra, responder a los requerimientos de calidad de los usuarios. El contrato permite, entonces, que durante su ejecución las Partes convengan las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. Del mismo modo, prevé que las Partes, de común acuerdo, integren el contrato mediante la incorporación de nuevos anexos si fuere necesario.

También y de cara a la naturaleza jurídica del contrato, este principio sustenta las atribuciones del MTT para variar los términos y condiciones del contrato de manera unilateral, por razones de interés público, a efectos de tutelar y garantizar la satisfacción de las necesidades colectivas, en cuyo caso habrá lugar a una compensación económica para el Suministrador, en tanto se afecte el principio de equilibrio económico del contrato, que deje a resguardo sus derechos contractuales, según corresponda.

3.2.5. Principio de Condición Prevaliente.

Los buses serán usados para prestar servicios de transporte en el Área Regulada y dicha circunstancia deberá considerarse para el cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone a las Partes. El Suministrador declara conocer las características y condiciones de las vías que conforman el Área Regulada y renuncia, por tanto, a cualquier reclamo o indemnización derivada de dicha circunstancia.

3.2.6. Principio de Colaboración y Comunicación.

Para lograr un funcionamiento armónico y eficiente del Sistema, se requiere coordinación, cooperación y comunicación fluida entre quienes lo componen, de modo de permitirle al Suministrador una pronta y adecuada adopción de las decisiones estratégicas destinadas a la consecución de los objetivos y principios previstos en este contrato.

Asimismo, la información y declaraciones que el Suministrador deba proporcionar a la autoridad de conformidad a este contrato, constituyen una manifestación fundamental del principio de colaboración y comunicación, en tanto informan solemnemente acerca del estado de la ejecución del contrato en un momento preestablecido y dan cuenta del resultado de la gestión operacional y económica alcanzada por el Suministrador.

3.2.7. Principio de la Continuidad del Sistema.

El transporte público de pasajeros es un servicio público que tiene por finalidad satisfacer una necesidad colectiva y, por tanto, no puede paralizarse o interrumpirse sin que cause un grave daño a la población. Las Partes reconocen y aceptan que el cumplimiento oportuno e íntegro del presente contrato es fundamental para mantener la continuidad de los servicios de transporte y que, en consecuencia, todas las obligaciones y derechos previstos en este instrumento deben entenderse orientadas hacia ello.

El Suministrador declara conocer y aceptar que el MTT está facultado para adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, y que puede incluso requerir, por medio del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, el auxilio de la fuerza pública para obtener el íntegro cumplimiento de sus órdenes, instrucciones y resoluciones.

3.2.8. Principio de la Anticorrupción y del Respeto por la Libre Competencia.

En sus operaciones las Partes deberán cumplir con todas las leyes y políticas de anticorrupción vigentes, así como aquellas que velan por una libre y sana competencia entre los actores del mercado. Las Partes deberán evitar cualquier indicio de impropiedad respecto de las acciones de cualquiera de sus ejecutivos, directores, colaboradores, empleados, agentes o representantes.

4. LEGISLACIÓN APLICABLE

- 4.1. El contrato se regirá por las normas, principios y procedimientos previstos en el derecho administrativo, por aquellas que regulan la actividad del transporte público de pasajeros, entre las cuales cabe mencionar la Ley N°18.696; la Ley N°18.290, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fuere aprobado por el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia; la Ley N°20.378; los Decretos Supremos N°212/1992 y N°122/1991, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Supremo N°142/2010 del Ministerio de Planificación; y, en lo que corresponda, por las normas de derecho privado.
- 4.2. Al Suministrador le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en todas aquellas materias que tengan relación con el cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes aplicables a los buses.

5. PLAZO DEL CONTRATO

5.1. Inicio del Contrato.

El presente contrato es ad-referendum y, en consecuencia, entrará en vigor a partir de la fecha de total tramitación del acto administrativo que lo apruebe. No obstante, en casos debidamente calificados y para el solo efecto de resguardar la continuidad de los servicios de transporte, las Partes podrán anticipar la ejecución de una o más de las actividades comprendidas en el contrato, pero los pagos correspondientes solo se efectuarán una vez que éste entre en vigor.

5.2. Duración del Contrato.

El plazo del contrato es determinable a partir de las siguientes variables.

- (i) **Número de Cuotas de Flota.** Para determinar la extensión del contrato deberá, en primera instancia, considerarse el número máximo de cuotas de flota por bus a que tiene derecho el Suministrador de conformidad a lo dispuesto en la sección A de las condiciones particulares de contratación. El número máximo de cuotas de flota por bus podrá ser, conforme se indica en las bases de licitación, 120 o 168 dependiendo del mecanismo de propulsión del bus.
- (ii) **Inicio del pago de la cuota de flota.** Luego, deberá determinarse desde cuándo se comienzan a pagar las cuotas de flota, conforme a lo dispuesto en la cláusula 7.14.
- (iii) **Pago de la última cuota de flota.** Finalmente, y sobre la base de la información obtenida en los literales (i) y (ii) precedentes, deberá determinarse cuándo se pagará la última cuota de flota.

La vigencia del contrato se extenderá hasta noventa (90) días hábiles posteriores al pago de la o las últimas cuotas de flota, período durante el cual el Suministrador estará obligado a cumplir con las obligaciones de disposición final de los buses, garantía de fiel cumplimiento del contrato, garantía de cumplimiento de obligaciones laborales, aquellas relativas al personal destinado a la prestación del servicio y aquellas que sean indispensables para dar término adecuadamente al contrato de suministro.

6. DECLARACIONES DEL SUMINISTRADOR

6.1. Declaraciones respecto al Suministrador

El Suministrador declara que las siguientes afirmaciones son ciertas y correctas a la fecha de firma del contrato y se obliga a garantizar que seguirán siéndolo durante toda su vigencia, salvo que su modificación se autorice previa y expresamente por el DTPM o que sea consecuencia del cumplimiento de una obligación legal:

- (i) El Suministrador es una sociedad constituida y vigente de conformidad con las leyes chilenas, con domicilio social en la ciudad de Santiago, según se indica en la sección A de las condiciones particulares de contratación.
- (ii) El giro exclusivo es “El suministro de buses al Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las actividades conexas al contrato de suministro de buses”.
- (iii) El Suministrador no se encuentra afecto a una condena vigente de prohibición de contratar a cualquier título con órganos o empresas del Estado o con empresas o asociaciones en que éste tenga participación mayoritaria; así como la prohibición de adjudicarse cualquier concesión otorgada por el Estado, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley N°20.393, que “Establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas en los delitos que indica”, mediante sentencia judicial ejecutoriada.
- (iv) El Suministrador no se encuentra afecto a una condena de prohibición de contratar a cualquier título con órganos de la administración centralizada o descentralizada del Estado, con organismos autónomos o con instituciones, organismos, empresas o servicios en los que el Estado efectúe aportes, con el Congreso Nacional y el Poder Judicial, así como la prohibición de adjudicarse cualquier concesión otorgada por el Estado, por alguna de las conductas establecidas en el artículo 3° letra a) del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973, que “Fija normas para la defensa de la libre competencia”, acorde con lo establecido en el artículo 26 inciso 2° letra d) del mismo cuerpo legal.
- (v) El Suministrador no ejerce como Operador de Buses ni está relacionado, en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045, con ninguno de los Operadores de Buses del Sistema.
- (vi) El contrato ha sido debidamente autorizado y aprobado por el directorio o los socios del Suministrador, según corresponda, encontrándose los representantes que firman el contrato en nombre del Suministrador investidos de suficientes facultades para suscribir el contrato.
- (vii) El Suministrador garantiza que tiene las competencias, conocimiento y capacidades necesarias para el correcto y oportuno suministro de buses.
- (viii) Ninguno de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan de sus veces, ha sido condenado, por sentencia ejecutoriada, por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A modo ejemplar y en ningún caso taxativo, se entenderán por delitos de enriquecimiento por defraudación, aquellos previstos en los artículos 467 a 473 del Código Penal.
- (ix) El plan de mantenimiento de los buses, así como el proceso de certificación del mantenimiento, ha sido elaborado y desarrollado de conformidad a los estándares generales de la industria.

6.2. Declaración de conocimiento del MTT

El Suministrador declara conocer y aceptar que el Ministerio es el organismo rector en materias de tránsito y transporte, y que se encuentra dotado de amplias facultades, entre las cuales y a modo meramente ejemplar se citan las siguientes potestades:

- (i) Regular los servicios de transporte público de pasajeros;
- (ii) Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios;

- (iii) Supervigilar a los Operadores de Transporte y proveedores de servicios complementarios del Sistema, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes; y,
- (iv) Coordinar a los diferentes actores del Sistema.

6.3. Declaraciones relacionadas con el Sistema

El Suministrador declara conocer y aceptar que:

- (i) El contrato coexiste con otros contratos de suministro de buses, actuales o futuros, para la operación del Sistema de Transporte Público Metropolitano, con Operadores de Transporte y con proveedores de otros servicios complementarios.
- (ii) El Sistema de Transporte Público Metropolitano opera en el marco de concesiones de uso de vías otorgadas al amparo de lo dispuesto en la Ley N°18.696, u otras modalidades de regulación contempladas en la normativa vigente, de manera tal que el acceso a la actividad de transporte público de pasajeros prestada con buses en el área regulada se encuentra restringido, y su desarrollo regulado en los términos previstos en los referidos instrumentos regulatorios, así como en la normativa vigente.
- (iii) La prestación de los servicios materia de este contrato se financia con los ingresos provenientes del aporte de los usuarios, así como de aquellos ingresos correspondientes a las multas cursadas a los Operadores de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal– y los eventuales aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas.
- (iv) El aporte de los usuarios está constituido por las tarifas que pagan por acceder al Sistema. El Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378 es el encargado de fijar el nivel de las tarifas y de determinar su reajuste, de conformidad con la metodología establecida en un reglamento emitido a través del Ministerio, suscrito además por el Ministerio de Hacienda. En el evento que deje de existir el Panel de Expertos, la tarifa será determinada por quien lo suceda legalmente o por el Ministerio si nada se estableciere en la ley. En este último caso, el procedimiento para determinar el reajuste será establecido por resolución del Ministerio, el cual deberá propender al equilibrio entre los ingresos y costos del Sistema.
- (v) De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°20.378 y sobre la base de los montos que la Ley de Presupuestos considere para cada año, habrá lugar a un subsidio al transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado con buses en la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. El monto del subsidio se transferirá a las cuentas en las que se administren los recursos del Sistema, en función de lo que éste requiera, de acuerdo con lo que informe y proyecte el Ministerio.

6.4. Declaraciones respecto a la Administración de los Recursos del Sistema

El Suministrador declara conocer y aceptar que:

- (i) La administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, así como la distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema, se llevará a cabo por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera.
- (ii) La administración y distribución de los recursos se realizará en los términos previstos en el contrato de servicio complementario de administración financiera del Sistema. La totalidad de los recursos del Sistema será administrada en las cuentas bancarias que el proveedor de servicios complementarios de administración financiera abra en su calidad de administrador de los recursos del Sistema.

TÍTULO II: OBLIGACIONES DEL SUMINISTRADOR

En este Título II se tratarán las obligaciones del Suministrador.

Tal como se indica en la cláusula 2.1 sobre Objeto Principal del Contrato, el Suministrador está obligado a:

- (i) Suministrar oportunamente al Sistema los buses requeridos por el Ministerio, en las condiciones descritas en la cláusula 7 del contrato;
- (ii) Garantizar la calidad de los buses, conforme a lo dispuesto en la cláusula 8 y, por tanto, corregir los defectos que éstos presenten en la oportunidad y forma regulada en la cláusula 8.1.;
- (iii) Poner los Buses a disposición de quien el MTT designe, en la forma y tiempo que se indica en la cláusula 10;
- (iv) Certificar el mantenimiento de los buses, conforme a lo dispuesto en la cláusula 11;
- (v) Brindar el servicio de soporte local que le soliciten los Operadores de Buses respectivos, en la forma y oportunidades previstas en la cláusula 12.

Adicionalmente, el Suministrador debe cumplir con las siguientes obligaciones:

- (vi) Formalizar el vínculo jurídico con los Operadores de Buses, detallado en la cláusula 13;
- (vii) Suscribir los contratos con otros prestadores de servicios complementarios, de acuerdo a lo regulado en la cláusula 14;
- (viii) Capacitar al personal del Operador de Buses, a que se refiere la cláusula 15;
- (ix) Cumplir con las obligaciones relacionadas con el personal, reguladas en la cláusula 16.

A continuación, se abordarán en detalle cada una de estas obligaciones.

7. SUMINISTRO DE BUSES

7.1. Obligación Condicional

La obligación de suministro que se regula en esta cláusula se encuentra sujeta a la condición suspensiva de que, el Ministerio efectúe un requerimiento formal de buses a través de la respectiva orden de suministro, definida en la cláusula 1.33.

En consecuencia, al Suministrador solo le corresponderá suministrar los buses que se indiquen en una orden de suministro.

7.2. Homologación del bus y verificación de especificaciones técnicas

- (i) El certificado de homologación del bus que acredite el cumplimiento de la normativa y de las especificaciones técnicas de las bases de licitación deberá presentarse antes de la emisión de la primera orden de suministro. El modelo de bus que se homologue por el 3CV deberá ser el que se produzca durante el proceso de Alistamiento. Solo por motivos fundados, el MTT podrá autorizar que el certificado se entregue con posterioridad a la emisión de la orden de suministro, a más tardar, antes del inicio del traslado de los buses regulado en la cláusula 7.6. del contrato.

7.3. Orden de Suministro

- (i) El MTT podrá emitir una o más órdenes de suministro hasta ocho (8) meses después de la fecha de inicio del contrato establecida en la cláusula 5.1. El MTT podrá ampliar este plazo, por resolución fundada, hasta por un máximo de cuatro (4) meses. Con todo, el MTT podrá ampliar este plazo, por resolución fundada, previo acuerdo con el Suministrador. En total, este plazo no podrá exceder de veinticuatro (24) meses desde la fecha de inicio del contrato. Si un Suministrador no recibiera órdenes de suministro en el plazo inicial o ampliado, antes indicados, el contrato de prestación del servicio complementario de suministro de buses terminará *ipso jure*, sin derecho a indemnización alguna en favor del Suministrador.
- (ii) Las órdenes de suministro podrán emitirse desde que se encuentre totalmente tramitada la resolución de adjudicación del proceso de licitación de concesiones de uso de vías, LP CUV 0001/2019 y, solo en el evento que uno o más de los adjudicados en dicha licitación hubieren escogido al Suministrador como proveedor de buses; o bien, cuando resulte necesario para la continuidad de los servicios, respecto de otros Operadores de Buses u Operadores de Transporte¹, en las mismas condiciones establecidas en el contrato de suministro. En este último caso, se suscribirán los instrumentos jurídicos que sean necesarios para que ello sea factible.
- (iii) Las órdenes de suministro indicarán el número de buses requeridos. La suma de las unidades de buses consignadas en las órdenes de suministro no podrá exceder el número máximo de buses establecido en el literal A.2.2 de las condiciones particulares de contratación. Del mismo modo, el MTT no podrá emitir una orden de suministro por un número de buses inferior al establecido en el literal A.2.3 de las condiciones particulares de contratación.
- (iv) El Suministrador deberá adquirir -en dominio- la cantidad de buses comprendidos en las órdenes de suministro y deberá conservar la propiedad de los buses durante toda la vigencia del contrato, salvo en los casos en que corresponda la reposición, desafectación o la disposición final de un bus, de acuerdo con lo indicado en las cláusulas 10.2, 10.3 y 10.4.
- (v) Con posterioridad a la suscripción del contrato, dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles siguientes a la notificación de la orden de suministro, deberá estar pagada una

¹ Por ello, cuando el contrato de suministro se refiera indistintamente al(los) Operador(es) de Buses, Operador(es) de Transporte u Operador(es) respectivo(s)- con excepción de la cláusula 1- se entenderá que se refiere a el o los Operadores de Buses y de Transporte que prestaren servicios con buses provistos por el Suministrador.

- parte del capital social suscrito, equivalente al menos al diez por ciento (10%) del valor que resulte de sumar la totalidad de las cuotas de flota que deberán pagarse por los buses comprendidos en las respectivas órdenes de suministro. Esta obligación se exigirá respecto de todas las órdenes de suministro que se notifiquen al Suministrador.
- (vi) Es vinculante para el Suministrador el plazo fijado por el MTT en las correspondientes órdenes de suministro para la aceptación de los buses, de acuerdo a lo indicado en la cláusula 7.10. El incumplimiento de este plazo podrá dar lugar a las sanciones que se establecen en la cláusula 25 del contrato.
- (vii) En la primera orden de suministro que el Ministerio emita al Suministrador en virtud del presente contrato, se establecerá el valor de la cuota de flota, de conformidad al valor ofertado por el Suministrador para el rango de cantidades de buses correspondiente al número total de buses requeridos en dicha orden de suministro. Dicha cuota de flota será establecida en la misma unidad de moneda en que se presentó la oferta económica. La conversión de la unidad de moneda, si correspondiere, se realizará según lo señalado en el numeral (iii) de la cláusula 7.11. del presente contrato. En virtud de lo anterior, se pagará el mismo valor de cuota de flota por todos y cada uno de los buses requeridos por el Ministerio, en virtud del presente contrato, y que se encuentren disponibles en el Sistema, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 18.2. de este instrumento. Si el Ministerio emitiera posteriormente otras órdenes de suministro, el valor de cuota de flota a pagar corresponderá al mismo valor indicado en la primera orden de suministro, para aquellas ofertas cuya cuota de flota se hubiese expresado en UF, o al valor indicado en el acto de aceptación del primer bus suministrado, respecto de aquellas ofertas cuya cuota de flota se hubiese expresado en dólares estadounidenses.

7.4. Calidad de los Buses

- (i) El Suministrador deberá proveer buses que satisfagan las especificaciones técnicas y estándares de calidad, establecidos en la ley, en los reglamentos respectivos, en las bases de licitación y en las condiciones particulares de contratación.
- (ii) Las partes, piezas y componentes del bus deben satisfacer los estándares de calidad y funcionamiento normalmente aceptados por la industria, y deben atenerse a la regulación chilena vigente.

7.5. Alistamiento

El Suministrador deberá estar listo y en condiciones de cumplir con los plazos comprometidos desde el momento en que se notifica la orden de suministro.

- (i) El Suministrador deberá:
- a. Realizar o supervisar, según corresponda, el correcto y oportuno alistamiento;
 - b. Disponer todas las acciones pertinentes para que el alistamiento se desarrolle de la manera más eficiente posible;
 - c. Durante el alistamiento no podrán emplearse piezas, partes o componentes distintos de aquellos contemplados en las condiciones particulares de contratación, aun cuando se trate de piezas, partes o componentes de calidad, funcionamiento o tecnología superior, sin contar con la aprobación previa y expresa del MTT.
 - d. En cualquier caso, el empleo de partes, piezas y componentes distintos a aquellos contemplados en las condiciones particulares de contratación podrán aceptarse solo en la medida que, a juicio del MTT, cumplan con similares estándares de calidad y funcionamiento que los originales, lo que deberá ser acreditado por el Suministrador con informes o certificados que indiquen que las condiciones de calidad de los buses no se verán afectados por este cambio.
 - e. Permitir que personal designado por el MTT y el Operador de Buses respectivo participe -activamente y en todas las etapas- en la supervisión del alistamiento. Con dicho objeto, el Suministrador deberá acordar con el Ministerio y el Operador de Buses un calendario de visitas a las instalaciones donde se desarrollará el alistamiento. Cada uno de los involucrados -MTT, Operador de Buses, Suministrador- asumirá el costo de las visitas que realice su personal;
 - f. Realizar u ordenar los ajustes, cambios o reparaciones que correspondan, de acuerdo a los estándares generales de la industria,

en el evento que el MTT informe de alguna irregularidad observada durante el proceso de alistamiento.

- g. En forma previa al inicio del traslado de los buses, el Suministrador deberá entregar al MTT un informe de inspección en fábrica que constate que los buses a trasladar cumplen con las especificaciones técnicas requeridas en la normativa vigente y en las bases de licitación, corresponden al modelo de bus homologado por el 3CV, y también a los documentos entregados al momento de la suscripción del Contrato. Si los buses no cumplen con alguno de estos requisitos, no serán objeto de revisión ni podrán ser suministrados al Sistema.

La inspección en fábrica deberá realizarse respecto de una muestra de los buses a trasladar. La metodología y/o protocolos a utilizar se acordarán con el MTT dentro de los veinte (20) días siguientes a la notificación de la primera orden de suministro, o el plazo mayor que determine el MTT, de conformidad a los estándares generales de la industria.

7.6. Traslado de los Buses

- (i) Recibido conforme por el MTT el resultado de la inspección en fábrica, regulada en la cláusula 7.5. (i) literal g), corresponderá al Suministrador:
 - a. Trasladar los buses desde el lugar de su alistamiento hasta el lugar de aparcamiento que el propio Suministrador defina dentro de la Región Metropolitana.
 - b. Asumir los gastos correspondientes del lugar de aparcamiento, hasta la fecha de entrega del bus a que se refiere la cláusula 7.13.
 - c. Asumir los riesgos del traslado de los buses y de su custodia en el lugar de aparcamiento hasta la fecha de entrega del bus.
 - d. Realizar todas las gestiones de internación y aduanas, y demás que correspondieren, y asumir los costos de éstas.
 - e. Coordinar con el Ministerio y el Operador de Buses los eventuales ajustes para la fecha y/o periodo de revisión, de manera de cumplir con los plazos indicados por el Ministerio en la orden de suministro.
 - f. Informar por escrito al MTT y al Operador de Buses respectivo, con una antelación de a lo menos siete (7) días hábiles, de la fecha y/o periodo de revisión del bus.
 - g. Informar por escrito al MTT y al Operador de Buses respectivo, de cualquier circunstancia que impida efectuar el examen del bus en la fecha y/o periodo de revisión, en cuyo caso deberá, además y conjuntamente, informar una nueva fecha y/o periodo de revisión en los mismos términos indicados en esta cláusula.

7.7. Certificaciones, Permisos y Registro del Bus

- (i) Corresponderá al Suministrador obtener oportunamente todas las certificaciones, permisos o registros que las leyes y reglamentos exigen para que los buses nuevos puedan circular por el país y para prestar servicios de locomoción colectiva urbana, como por ejemplo, la inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación y el primer permiso de circulación, en tanto, la primera revisión técnica, la inscripción en el RNSTP y en el Registro de Bienes Afectos, corresponderán al Operador de Buses respectivo.
- (ii) Los costos y gastos asociados al cumplimiento de lo dispuesto en esta cláusula, si los hubiere, corresponderán al Suministrador, salvo en lo que se refiere a la primera revisión técnica y a la inscripción de los buses en el RNSTP y en el Registro de Bienes Afectos, que corresponderán al Operador de Buses respectivo.
- (iii) No serán imputables al MTT ni al Operador de Buses, las demoras o retardos en la obtención de los certificados, permisos o registros a que se refiere el numeral (i) precedente, por tanto, no habrá lugar a indemnización o pago alguno por este motivo.

7.8. Documentos

- (i) El Suministrador deberá entregar al Ministerio, a más tardar en la fecha y/o periodo de revisión del bus, regulada en la cláusula 7.9, toda la información relevante para el funcionamiento del bus y de sus piezas, partes y componentes, en especial, cualquier documentación actualizada y aquella que sea necesaria para la obtención de permisos, registros y/o inscripciones.
- (ii) En la fecha y/o periodo de revisión del bus o antes si fuere posible, deberá el Suministrador entregar al MTT y al Operador de Buses respectivo los siguientes documentos:
 - a. Garantías de los buses y sus componentes, en los términos establecidos en las condiciones particulares de contratación.
 - b. Certificado de pruebas de estanqueidad de la carrocería.
 - c. Para el caso de buses eléctricos a batería, certificados de estanqueidad y aislación de los componentes eléctricos de alta tensión y de protección ante descargas eléctricas.
 - d. Informes de aprobación de las pruebas de fábrica y controles de calidad realizados sobre los componentes del chasis, de la carrocería, del sistema de climatización y del equipamiento tecnológico (CCTV, megafonía, letreros de información, cámaras, cableados, etc.)
 - e. Certificado de peso en orden de marcha según lo solicitado en el DS122/1991.
 - f. Aquellos certificados, registros o permisos, que den cuenta del cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula 7.7.

7.9. Revisión del Bus

- (i) En la fecha y/o periodo de revisión del bus deberán concurrir al lugar de aparcamiento de los buses, las siguientes personas:
 - a. Al menos una persona designada por el Suministrador,
 - b. Al menos una persona designada por el Operador de Buses respectivo, más el personal técnico o especializado que estime necesario para la inspección de los buses.Podrán asistir también:
 - c. El Administrador de Contrato y/o cualquier otra persona o personas designadas por el MTT para estos efectos.
 - d. Personal designado por el Certificador del mantenimiento.
- (ii) El Suministrador permitirá que el personal designado por el Operador de Buses respectivo, el MTT y el Certificador, inspeccione los buses.
- (iii) El Suministrador levantará un acta de la diligencia, en la que se consignarán todas las observaciones que se formulen con respecto al estado de cada bus. Dicha acta será suscrita al menos por el Suministrador y el Operador de Buses y será enviada al MTT a más tardar dentro de los dos días hábiles siguientes a su suscripción.

7.10. Aceptación o Rechazo del Bus

- (i) Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción del acta de revisión del bus, el MTT determinará si acepta el bus o lo rechaza.
- (ii) Para la determinación de la aceptación o rechazo de un bus, el MTT deberá considerar lo consignado en el acta de la diligencia a que se refiere la cláusula 7.9 (iii), particularmente:
 - a. Si el bus corresponde al prototipo homologado por el 3CV,
 - b. Si a simple vista el bus cumple con las especificaciones técnicas,
 - c. Si se observaron a simple vista defectos,
 - d. Si cumple con la entrega de la documentación pertinente, y
 - e. Cualquier otra información emitida por el Suministrador, el Operador de Buses respectivo, el Certificador y/o quienes hayan asistido a la revisión del bus.
- (iii) **Aceptación del Bus:** Si el bus está en condiciones de ser aceptado, toda vez que no presenta defectos, cumple con las especificaciones técnicas a simple vista, y cumple con

la documentación pertinente, el MTT declarará la aceptación del bus y notificará dicha circunstancia al Suministrador.

El MTT podrá aceptar el bus si a su juicio éste presenta defectos menores, esto es, aquellos que pueden ser corregidos o reparados sin perjudicar el normal uso del bus. Los defectos menores deberán corregirse en forma previa a la fecha de entrega de los buses, o en el plazo mayor que establezca el MTT.

La aceptación del bus no producirá más efectos que aquellos consignados en la cláusula 7.11.

(iv) **Rechazo del Bus:** Si aparece de manifiesto que el bus no cumple con las especificaciones técnicas o que no está libre de defectos o que no se acompañaron los documentos pertinentes, el MTT deberá:

- a. Rechazar el bus,
- b. Notificar dicha circunstancia al Suministrador, y
- c. Especificar las razones por las que no procede la aceptación del bus.

El rechazo del bus impondrá al Suministrador las obligaciones dispuestas en la cláusula 7.12.

7.11. Efectos de la Aceptación del Bus

(i) La aceptación del bus obliga al MTT a definir la fecha de entrega del bus al Operador respectivo. Así, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la aceptación del bus, el MTT notificará por escrito al Suministrador y al Operador de Buses respectivo, de la fecha de entrega del bus, la que no podrá estipularse más allá de treinta (30) días contados desde la aceptación del bus.

(ii) La aceptación del bus:

- a. No representa una aprobación del MTT respecto al cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone al Suministrador;
- b. No significa ni puede ser considerado como prueba o admisión de que el o los buses comprendidos en la aceptación, cumplen con la totalidad de los requerimientos previstos en este contrato;
- c. No libera al Suministrador de la obligación de reparar los defectos;
- d. No limita ni perjudica los derechos del MTT.

(iii) En el caso que la cuota de flota se encuentre fijada en dólares en las condiciones particulares de contratación, en el acto de aceptación del primer bus suministrado se establecerá su valor en UF, considerando el valor del dólar observado reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones), y el valor de la UF correspondientes al día en que se produzca la aceptación del primer bus suministrado.

7.12. Efectos del rechazo de uno o más Buses

Si el Suministrador ha sido notificado del rechazo de uno o más buses deberá:

- (i) Realizar los ajustes, reparaciones o correcciones que corresponda.
- (ii) Coordinar con el MTT y el Operador de Buses respectivo una nueva fecha y/o periodo de revisión del bus destinada a conseguir la aceptación del bus. Los costos correspondientes a la revisión serán de cargo del Suministrador.

Si no se consiguiera la aceptación del bus dentro del plazo máximo señalado en la orden de suministro, el MTT podrá aplicar las sanciones consignadas en la cláusula 25.

7.13. Fecha de Entrega del Bus

- (i) En la fecha de entrega del bus deberá el Suministrador permitir que el Operador de Buses retire el o los buses del lugar de aparcamiento. Se entenderá que el Suministrador ha cumplido con su obligación desde la entrega efectiva, o bien, desde que se encuentre llano y dispuesto para la entrega de los buses, con independencia de si el Operador de Buses respectivo acude o no a retirarlos en dicha fecha.
- (ii) Si el Operador de Buses no acudiese a retirar el bus en la fecha de entrega, el Suministrador tendrá derecho a que el Operador de Buses respectivo le reembolse los gastos en que incurra por este motivo, de conformidad a lo estipulado en el acta de formalización.
- (iii) El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación correlativa del Operador de Buses de retirar el bus en la fecha de entrega, bajo el apercibimiento de tener que reembolsar al Suministrador los costos en que éste hubiere incurrido si no cumpliera con esta obligación en tiempo y forma.
- (iv) Se permitirá que el Suministrador facilite al Operador respectivo las instalaciones necesarias para el acopio de los buses. Operador y Suministrador deberán acordar las condiciones contractuales pertinentes sobre la materia. En este caso se entenderá que se produce la entrega efectiva de los buses.
- (v) La entrega efectiva de los buses deberá constar en un acta, la que deberá ser suscrita al menos por una persona designada por el Suministrador y por una persona designada por el Operador, y notificada por el Suministrador al MTT en un plazo de cinco (5) días desde la fecha de entrega. En el acta deberá constar al menos la fecha y hora de la entrega y la individualización de los buses entregados.
- (vi) A contar de la fecha de entrega del bus se producirán los efectos consignados en la cláusula 7.14.

7.14. Efectos de la ocurrencia de la Fecha de Entrega del Bus.

- (i) A partir del día de la fecha de entrega del bus, habrá lugar:
 - a. Al pago de la cuota de flota de el o los buses pertinentes, a contar del mes siguiente al inicio de la operación del bus o a partir del tercer mes contado desde la fecha de entrega del bus, lo primero que ocurra.
 - b. Al inicio del cómputo del plazo de duración del contrato.
 - c. A que los riesgos de pérdida o daño de los buses sean soportados por el Operador de Buses, conforme se indica en la cláusula 7.16.
- (ii) No habrá lugar a los efectos referidos precedentemente si llegado el día de la fecha de entrega del bus, el Suministrador no hubiese estado llano a entregar los buses, o que, por causa suya o que le fuera imputable, el Operador de Buses no hubiere podido retirar los buses en la fecha de entrega.
- (iii) Desde la ocurrencia de la fecha de entrega de los buses, el Operador de Buses deberá mantener indemne al Suministrador de cualquier hecho que pudiese comprometer su responsabilidad, atendida su calidad de dueño de los buses suministrados. Esta obligación se extenderá respecto de cualquier hecho ocurrido durante la vigencia del contrato, salvo que el hecho sea imputable al Suministrador.

7.15. Instalación del Equipamiento Tecnológico

- (i) El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación del Operador de Buses de que, luego de realizada la entrega de los buses, éste deberá coordinar con el prestador de servicios complementarios tecnológicos la instalación del equipamiento asociado a estos servicios.
- (ii) En forma previa a la instalación, será obligación del Operador de Buses realizar la inscripción de los buses en el RNSTP.

- (iii) Realizada la inscripción de los buses en el RNSTP, en la fecha acordada, el Operador de Buses deberá -en caso de ser necesario- trasladar los buses a las instalaciones del prestador de servicios complementarios tecnológicos, para la debida instalación del equipamiento correspondiente.

7.16. Riesgos y Seguros

- (i) El Suministrador deberá mantener indemne al MTT y soportar los riesgos ante cualquier daño o pérdida de un bus- aun cuando el daño provenga de un evento excluyente-, ocurrido en las siguientes instancias:
 - a. Hasta el momento de la fecha de entrega del bus;
 - b. Después de la fecha de entrega del bus, siempre que dicho daño o pérdida provenga de un acto u omisión del Suministrador o de un hecho acaecido con anterioridad a la ocurrencia de la fecha de entrega;
 - c. Mientras el bus esté en poder o bajo el control del Suministrador, sea para revisión, reparación, etc.
- (ii) De conformidad con lo anterior, el Suministrador deberá tomar y mantener a lo menos hasta la fecha de entrega del bus, un seguro que cubra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total del bus.
- (iii) No obstante, lo dispuesto en el párrafo precedente, será responsabilidad del Suministrador mantener vigente la póliza de seguro hasta que el Operador de Buses tenga vigente una póliza de seguro en los términos previstos en el numeral (ii) precedente, de forma tal que no exista solución de continuidad entre la vigencia de ambas pólizas. En este evento, el Suministrador tendrá derecho a que se le reembolsen, todos los gastos en que incurra por este motivo desde la fecha de entrega del bus, o de aquella mayor que pudieren acordar en el acta de formalización regulada en la cláusula 13.

El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación correlativa del Operador de Buses de tomar y mantener vigente un seguro en los términos previstos en esta cláusula, bajo el apercibimiento de sanciones y de tener que reembolsar al Suministrador todos los costos en que éste hubiere incurrido si no cumpliera con esta obligación en tiempo y forma.

8. GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS BUSES

- (i) A partir de la fecha de entrega del bus, el Suministrador deberá garantizar la calidad de los buses conforme a los términos establecidos en las cláusulas 7.4 y 8 del contrato, a lo dispuesto en las condiciones particulares de contratación y a lo que se acuerde en el acta de formalización.
- (ii) Cada garantía contempla la reparación o sustitución de los componentes afectados, partes y/o piezas que presenten desperfectos, averías o fallas no imputables a eventos excluyentes, a costo del Suministrador.

8.1. Corrección de Defectos

- (i) Si durante el período de vigencia de las garantías contempladas en la cláusula 8 y en las condiciones particulares de contratación, el Operador de Buses tomare conocimiento o estimare que existe un defecto cubierto por dichas garantías, cuya causa no provenga de un evento excluyente, conforme se define en el numeral 1.19 de este contrato, deberá notificar al Suministrador y al MTT de ese defecto y requerirle al Suministrador que corrija o repare el defecto.
- (ii) Tan pronto el Suministrador tome conocimiento de un defecto o de un requerimiento conforme a lo indicado en el numeral (i) precedente, deberá efectuar las reparaciones, correcciones, ajustes o reemplazos a su entero costo, por partes, piezas o componentes originales o certificados por el fabricante, en coordinación con el Operador de Buses respectivo.
- (iii) No obstante lo indicado en el numeral (ii) precedente, si el Suministrador no corrigiere o reparare el defecto en la oportunidad y forma pertinente, el MTT podrá - de oficio o a requerimiento del Operador de Buses respectivo-, ordenar que los defectos sean corregidos o reparados por el Operador de Buses o por quien éste designe, y los costos serán soportados por el Suministrador, a través de la rebaja o disminución de los ingresos mensuales a que tenga derecho el Suministrador, según lo dispuesto en la cláusula 18 del contrato, en una cantidad equivalente al monto de las reparaciones.
- (iv) Todos los aspectos relevantes para abordar los defectos se regularán en el acta de formalización. Como mínimo, se aplicarán las siguientes reglas:
 - a. Si el Suministrador recibiera un requerimiento de acuerdo con lo previsto en el numeral (i) precedente, deberá corregir el defecto:
 - 1. Dentro del plazo promedio trimestral detallado en las condiciones particulares de contratación;
 - 2. La reparación deberá realizarse de modo tal que genere el menor impacto posible en la operación de los servicios de transporte, y en cualquier caso antes de la fecha máxima prevista en las condiciones particulares de contratación.
 - b. En el evento que el Suministrador discrepe del requerimiento efectuado de conformidad al numeral (i) precedente, el Suministrador podrá recurrir a los mecanismos previstos en la cláusula 22.
- (v) Si se detectare o informare al Suministrador de un defecto de diseño o manufactura que pueda atentar o que haya atentado contra la seguridad de las personas (usuarios, conductores, peatones, etc.), el Suministrador deberá investigar las causas y tomar las acciones correspondientes para evitar que dicho defecto pueda ocurrir o repetirse.
- (vi) Si durante la vigencia del contrato, la totalidad o parte de la flota adquirida presentare defectos que pudieren afectar la seguridad del vehículo, de sus pasajeros o del tránsito en general, el Suministrador deberá realizar un llamado de "recall", en el que las reparaciones y/o reemplazos serán de su responsabilidad y cargo, de acuerdo a los estándares generales de la industria. Sin perjuicio de lo anterior, todo procedimiento que se origine en el proceso de *recall* deberá realizarse respetando la continuidad operacional del Sistema.

9. OVERHAUL O MANTENIMIENTO DE MEDIA VIDA Y RECAMBIO DE BATERÍAS

9.1. Overhaul o mantenimiento de media vida

- (i) A efectos de velar por la calidad de los buses, durante la vigencia del contrato, el Suministrador deberá realizar el servicio de *overhaul* o mantenimiento de media vida del bus, el que deberá consistir en todos los procedimientos de mantenimiento mayor que el Suministrador considere necesarios para cumplir con las obligaciones contractuales durante la vida útil del bus. Las especificaciones relativas a la ejecución del *overhaul* se encuentran reguladas en las condiciones particulares de contratación.

Entre las acciones asociadas al *overhaul* se distinguen aquellas aplicables a todos los buses suministrados, de aquellas acciones *on demand*, esto es, aquellas que se realizarán solo en caso de que un bus presente fallas o desgastes que requieran la ejecución de dicha acción.

- (ii) Las acciones aplicables a todos los buses suministrados deberán realizarse a la mitad de la vida útil del bus. En este sentido, podrán iniciarse a contar del pago de la cuota de flota número 84 para el caso de los buses eléctricos, o número 60, para los otros tipos de propulsión.

En caso que el bus alcance la mitad del kilometraje asociado a su vida útil con anterioridad al pago de las cuotas de flota señaladas precedentemente, las acciones de *overhaul* que sean aplicables a todos los buses deberán realizarse al alcanzar el kilometraje referido.

- (iii) Las acciones denominadas *on demand* deberán realizarse solamente en caso de que sean necesarias de acuerdo al estado del bus, según sus condiciones de desgaste, considerando su antigüedad y uso.
- (iv) El *overhaul* de los buses deberá realizarse de manera expedita, de acuerdo con los estándares generales de la industria, y abarcar la totalidad de los buses suministrados en el plazo que estipule al efecto el MTT, el que no podrá ser superior a 24 meses.
- (v) El servicio de *overhaul* y el recambio de baterías quedarán sujetos al proceso de certificación regulado en la cláusula 11.
- (vi) Frente al incumplimiento de esta obligación de parte del Suministrador, en la oportunidad y forma pertinente, el MTT podrá aplicar las sanciones que se establecen en la cláusula 25 del contrato y, además podrá - de oficio o a requerimiento del Operador de Buses respectivo-, ordenar que el *overhaul* sea realizado por el Operador de Buses o por quien éste designe, y los costos serán soportados por el Suministrador, a través de la rebaja o disminución de los ingresos mensuales a que tenga derecho el Suministrador, según lo dispuesto en la cláusula 18 del contrato, en una cantidad equivalente al monto de las acciones de *overhaul*.

9.2. Recambio de baterías en buses eléctricos a baterías

- (i) Durante la vigencia del contrato, para el caso de los buses eléctricos a batería de carga lenta, el Suministrador debe considerar que durante la vida útil del bus no se permitirá una autonomía menor a 160 km del pack de baterías del vehículo. Para el caso de buses eléctricos a batería de carga de oportunidad, no se permitirá una autonomía menor a 40 km del pack de baterías del vehículo. Una autonomía menor a 160 km o 40 km, según corresponda, es condición suficiente para que el Suministrador deba reemplazar las baterías del bus a su costo. La autonomía será determinada por el 3CV bajo el protocolo técnico de la Resolución Exenta N°2243, de 2018, del MTT, o la que la modifique o reemplace. El MTT podrá requerir la información que estime pertinente para supervisar el cumplimiento de esta obligación.
- (ii) En caso de que el bus experimente una pérdida en la autonomía del pack de baterías que le impida cumplir los 160 km o 40 km, según corresponda, sin requerir una carga adicional, el Suministrador deberá reemplazar las baterías del bus dentro del plazo que fije prudencialmente el MTT, de modo que el reemplazo de baterías no afecte la operación de los servicios de transporte.

- (iii) Frente al incumplimiento de esta obligación de parte del Suministrador, en la oportunidad y forma pertinente, el MTT podrá aplicar las sanciones que se establecen en la cláusula 25 del contrato y, además podrá - de oficio o a requerimiento del Operador de Buses respectivo-, ordenar que el reemplazo de baterías sea realizado por el Operador de Buses o por quien éste designe, y los costos serán soportados por el Suministrador, a través de la rebaja o disminución de los ingresos mensuales a que tenga derecho el Suministrador, según lo dispuesto en la cláusula 18 del contrato, en una cantidad equivalente al monto de los costos pertinentes.

- (iv) Se deja constancia de que el MTT establecerá en las bases de licitación de concesión de uso de vías LPCUV 001/2019 la obligación de los respectivos Oferentes de presentar una declaración jurada de cada Suministrador de buses eléctricos seleccionado, en la que estos declaren conocer y aceptar la infraestructura y la estrategia de carga que se implementarán para la operación de los buses eléctricos seleccionados por el Oferente.

10. DISPONIBILIDAD DE BUSES PARA EL SISTEMA

10.1. Obligación de Mantener los Buses en el Sistema

- (i) El Suministrador se obliga a mantener permanentemente y durante toda la vigencia del contrato los buses en el Sistema.
- (ii) Será obligación del Suministrador entregar al Operador de Buses respectivo las autorizaciones correspondientes para que éste solicite la inscripción de los buses en el RNSTP, y en cualquier otro registro público que las normas vigentes exijan para la prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, por ejemplo, la inscripción en el Registro de Bienes Afectos a Concesiones de Uso de Vías, cuyo reglamento fue aprobado mediante el Decreto Supremo N°192, de 2014, del MTT.
- (iii) Se considera parte de la obligación de disponibilización de los buses, que estos cumplan con las condiciones mínimas establecidas en las especificaciones técnicas.
- (iv) El Suministrador deberá entregar los buses a el o los Operadores de Buses que le indique el Ministerio, y cuando corresponda, recibir de vuelta los buses para el solo efecto de ponerlos a disposición de otro u otros Operadores de Buses, tantas veces como lo indique el MTT.

10.2. Reposición o Reemplazo de Buses

- (i) Corresponderá al Suministrador, cuando el MTT así lo solicite a través de un requerimiento formal, reponer o reemplazar el o los buses que no se encuentren disponibles de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 18.3, mediante el suministro de un bus que cumpla equivalentes o similares especificaciones técnicas, sujeto a la aprobación del MTT.
- (ii) El Ministerio podrá solicitar la reposición o reemplazo de buses durante un periodo de sesenta (60) meses contados desde el inicio del pago de la cuota de flota, de acuerdo a lo indicado en la cláusula 7.14.
- (iii) El total de buses repuestos o reemplazados por el Suministrador durante la vigencia del contrato no podrá ser superior al tres por ciento (3%) de los buses contenidos en la o las órdenes de suministro emitidas al Suministrador para el tipo de bus correspondiente.
- (iv) El Suministrador dispondrá del plazo prudencial establecido por el MTT, el que no podrá ser superior a ciento ochenta (180) días a partir del requerimiento formal, para reponer los buses que no se encuentren disponibles conforme a lo dispuesto en la cláusula 18.3. El Suministrador podrá solicitar un aumento del plazo referido y el MTT otorgará dicho aumento si considera que existen motivos fundados.
- (v) Por cada bus repuesto o reemplazado, y por cada mes que se encuentre disponible en el Sistema, se pagará el valor de la cuota de flota establecido en las condiciones particulares de contratación, por el periodo que reste para completar el pago de las cuotas de flota del bus que dio lugar a la reposición o reemplazo, salvo que el Ministerio estipule fundadamente un plazo diferente. La reposición o reemplazo de un bus no podrá significar una extensión de la duración o vigencia del contrato.
- (vi) Con todo, en el plazo que medie entre la notificación del requerimiento de reposición o reemplazo y la entrega del bus pertinente, podrá el Suministrador proponer al MTT el arriendo de uno o más vehículos y acordar con éste el valor que a título de cuota de flota tendrá derecho el Suministrador a percibir por el suministro y disponibilización temporal de dicho bus al Sistema, valor que en ningún caso podrá superar el monto de cuota de flota del bus reemplazado.

10.3. Desafectación de Bienes

- (i) Sin perjuicio de las causales de desafectación previstas en el Decreto Supremo N°192, de 2014, del MTT, se considerará que se cumple la condición necesaria para la desafectación de un bien afecto, cuando se verifique alguna de las siguientes condiciones:

- a. Reemplazo, a satisfacción del Ministerio, del bien afecto, por otro que cumpla con los requisitos establecidos en este contrato y en la normativa aplicable;
 - b. La destrucción del bien afecto o su deterioro en términos que quede impedido de cumplir con los requisitos establecidos en este contrato y la normativa aplicable, sin perjuicio de la obligación del Suministrador de reemplazar dicho bien afecto por otro de equivalentes o similares especificaciones técnicas, según lo establecido en la cláusula 10.2.
- (ii) El procedimiento para desafectar los bienes afectos se ajustará a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°192, de 2014, o en el que lo modifique o reemplace.

10.4. Disposición final de los Buses

- (i) Corresponderá al Suministrador, previo requerimiento del Ministerio, retirar el o los buses al término del plazo del contrato o al final de su vida útil, trasladarlos y gestionar su disposición final o destrucción en un lugar o instalación autorizado para ello, en los términos de la Ley N° 20.920. El incumplimiento de esta obligación en la forma y oportunidad pertinente dará lugar al cobro de la garantía de fiel cumplimiento del contrato.
- (ii) De no mediar el requerimiento antes señalado, el bus o buses, al término del plazo del contrato o al final de su vida útil, quedarán a disposición de su dueño, el Suministrador, quien deberá retirarlos y destinarlos a los fines que estime conveniente, cumpliendo la normativa que le sea aplicable.
- (iii) No obstante, uno o más buses podrán continuar prestando servicios en el Sistema con posterioridad al término del plazo del contrato y/o al finalizar su vida útil. Ello ocurrirá si, habiéndose pagado la totalidad de las cuotas de flota de un bus (120 o 168 según corresponda), y encontrándose vigente el contrato de suministro conforme a lo dispuesto en cláusula 5 del presente contrato, el Ministerio instruyera al Suministrador que continúe prestando los servicios objeto del presente contrato respecto de uno o más buses, durante un periodo de hasta doce (12) meses, período que podrá ampliarse hasta veinticuatro (24) meses con el acuerdo del Suministrador. En tal caso, el contrato se entenderá prorrogado respecto de esos buses y hasta el vencimiento del plazo instruido por el Ministerio o convenido con el Suministrador, según corresponda. Durante ese periodo, el Suministrador mantendrá vigentes todas sus obligaciones derivadas del contrato y se pagará mensualmente una cuota de flota por bus a determinar entre las partes, de acuerdo a las variables de cálculo establecidas en la cláusula 19.1 (ii) del presente contrato, la que en ningún caso podrá superar el valor del 20% del monto de la cuota de flota por bus establecida originalmente en las condiciones particulares de contratación. Se tendrá por exceptuada la obligación de recambio de baterías señalada en la cláusula 9.2. de este documento.

11. CERTIFICACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BUSES

11.1. Obligación de Certificación

- (i) Corresponderá al Suministrador ejecutar en la forma y con la periodicidad definida en la cláusula 11 y en las condiciones particulares de contratación, un proceso de certificación que permita establecer si el mantenimiento de los buses efectuado por el Operador de Buses respectivo se ha realizado –o no- conforme al plan y manuales de mantenimiento y, si los buses se encuentran en correcto estado de funcionamiento.
- (ii) Sin perjuicio de lo anterior, durante la ejecución del contrato el Suministrador podrá modificar las condiciones del proceso de certificación con el único objetivo de mejorar los procesos de auditoría y/o inspección para asegurar el correcto mantenimiento y estado de conservación de la flota. Esto, previa autorización del MTT y siempre y cuando no implique un menoscabo a los alcances y requerimientos estipulados contractualmente y no se afecte la disponibilidad de la flota ni la operación de los servicios de transporte.
- (iii) Este proceso debe abarcar a todos los buses que sean efectivamente entregados a los Operadores de Buses respectivos, desde el momento en que inicien su operación en algún servicio de transporte público del Sistema.
- (iv) El proceso de certificación comprenderá los siguientes aspectos:
 - a. Auditoría Documental
 - b. Inspección Técnica
 - c. Revisión del Estado General del Bus

11.2. Obligación de contratar a un tercero para realizar el proceso de certificación

- (i) El proceso de certificación deberá realizarse a través de un tercero, en adelante Certificador. Este tercero no podrá estar relacionado con el Suministrador de Buses, en los términos del artículo 100 de la ley N° 18.045, salvo acuerdo por escrito con el Operador respectivo en el acta de formalización, ni con los Operadores de Buses del Sistema. El Certificador deberá contar con alguno de los siguientes requisitos:
 - a. Contar con una experiencia demostrable de más de tres años en actividades de auditoría del mantenimiento e inspección de vehículos y maquinaria pesada, y/o
 - b. Ser Fabricante, representante de la marca o servicio técnico autorizado de los buses suministrados.

En el caso que el Certificador esté relacionado con el Suministrador de Buses, el estado de los buses además deberá ser auditado por un tercero no relacionado con el Suministrador de Buses, que cumpla con el requisito establecido en el literal a precedente. Este proceso de auditoría será de cargo del Suministrador, se realizará anualmente respecto de una muestra aleatoria de buses definida por el auditor, equivalente al diez por ciento (10%) de la flota, de conformidad a los aspectos sobre inspección técnica y revisión del estado general del bus, indicados en literales b) y c) de la cláusula 11.1 (iv) y desarrollados en las cláusulas 11.4 y 11.5, en lo que corresponda.

- (ii) Será obligación del Suministrador contratar y pagar a las empresas a que se refiere el numeral (i) precedente, y exigir que el proceso de certificación se efectúe en la forma y oportunidad prevista en el contrato. El Suministrador, deberá informar oportunamente al Operador de Buses y al MTT la empresa contratada para ejecutar la certificación del mantenimiento y la empresa asignada para realizar la auditoría anual del mantenimiento, según corresponda. El MTT se reservará el derecho de aprobar la nominación de estas empresas o solicitar su reemplazo, si estas no cumplieren los requisitos pertinentes.
- (iii) Será obligación del Suministrador mantener un registro actualizado del personal que ejecutará las inspecciones y de informarlo oportunamente al MTT y al Operador de Buses respectivo.

El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación correlativa del Operador de Buses de autorizar el ingreso del personal informado por el Suministrador a las instalaciones donde se efectúen las labores de mantenimiento, así como a los terminales y cabezales, y a poner a disposición los buses que corresponda inspeccionar y/o revisar, así como los conductores de los mismos en el caso que sea necesario movilizar los buses.

11.3. Auditoría Documental

11.3.1. Objeto de la Auditoría Documental

- (i) La auditoría documental tendrá por objeto revisar y constatar que las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo efectuadas por el Operador de Buses y que constan en la hoja de vida del bus, definida en la cláusula 1.23., se han ejecutado según las pautas y dentro de los plazos y márgenes establecidos en el plan y manuales de mantenimiento, en función de los kilómetros totales, esto es, aquellos kilómetros efectivamente recorridos, con independencia de si los kilómetros fueron recorridos para prestar un servicio de transporte.
- (ii) El proceso de auditoría documental deberá contrastar la información contenida en la hoja de vida del bus, con las pautas, márgenes y plazos contemplados en el plan y manuales de mantenimiento.
- (iii) El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación correlativa del Operador de Buses de generar y mantener la hoja de vida del bus, y las sanciones que se deriven de su incumplimiento.

11.3.2. Periodicidad de la Auditoría Documental

- (i) La auditoría documental deberá realizarse mes a mes.

11.3.3. Buses comprendidos en la Auditoría Documental

La auditoría documental deberá abarcar a todos los buses efectivamente entregados por el Suministrador a los Operadores de Buses y desde que éstos inicien su operación en algún servicio de transporte público del Sistema.

11.3.4. Ejecución de la Auditoría Documental

- (i) La auditoría solo podrá recaer en la revisión de la información contenida en la hoja de vida del bus y de lo dispuesto en el plan y manuales de mantenimiento.
- (ii) En ningún caso podrá considerarse la revisión física de los buses, ni el entorpecimiento de la operación de los buses.
- (iii) Deberá respetar y acatar todas las exigencias previstas en las condiciones particulares de contratación.

11.3.5. Informe de Auditoría Documental

- (i) Deberá emitirse un informe que contendrá el resultado de la auditoría documental de cada bus. El formato del informe será determinado por el Ministerio, previa audiencia del Suministrador, dentro de un plazo no mayor a sesenta (60) días transcurridos desde la notificación de la orden de suministro, plazo que podrá prorrogarse en caso de que el MTT así lo determine.
- (ii) El Suministrador deberá entregar copia del informe al Operador de Buses y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente al primer mes calendario de inicio de los servicios, y así para cada mes calendario subsiguiente.
- (iii) Los informes deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en la cláusula 11.10.
- (iv) El informe deberá referirse a todos y cada uno de los buses, con los procedimientos realizados durante el último mes, y deberá establecer claramente el resultado de la auditoría conforme se indica en el numeral (v) siguiente.

- (v) La auditoría documental podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:
 - a. **Aprobado**, si todas las acciones de mantenimiento de ese bus se ejecutaron dentro de los plazos y tolerancias estipulados;
 - b. **No Aprobado**, si se observan uno o más incumplimientos, en cuyo caso habrá lugar a lo dispuesto en la cláusula 11.6.

11.4. Inspección Técnica

11.4.1. Objeto de la Inspección Técnica

- (i) La Inspección Técnica revisará la consistencia entre la información obtenida de la auditoría documental y el servicio de mantención efectivamente realizado en dicho bus. Con este objeto, se realizarán inspecciones físicas, tendientes a verificar y validar el cumplimiento del plan de mantenimiento y los procedimientos indicados en los manuales respectivos.
- (ii) Adicionalmente, se revisarán los procedimientos de mantenimiento correctivo.
- (iii) Durante estas inspecciones, se verificará que los procedimientos aplicados hayan sido los correctos y que se utilicen los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados.

11.4.2. Periodicidad de la Inspección Técnica

La inspección técnica de cada bus deberá efectuarse al menos cada seis (6) meses o con aquella periodicidad mayor que se indique en las condiciones particulares de contratación.

11.4.3. Buses comprendidos en la Inspección Técnica

Cada inspección técnica deberá abarcar una muestra del total de buses entregados por el Suministrador, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en las condiciones particulares de contratación, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

11.4.4. Ejecución de la Inspección Técnica

- (i) La inspección técnica del bus deberá:
 - a. Considerar los componentes que se indiquen en las condiciones particulares de contratación relacionados con la seguridad de los pasajeros y el entorno de operación del bus.
 - b. Ser realizada en los talleres donde se ejecutan las acciones de mantenimiento, preferentemente en horas valle y con una duración que evite impactos en la prestación de los servicios de transporte.

11.4.5. Informe de Inspección Técnica

- (i) Deberá emitirse un informe de inspección por cada bus, que dé cuenta del resultado de la inspección técnica. El formato del informe de inspección será determinado por el Ministerio, previa audiencia del Suministrador, dentro de un plazo no mayor a sesenta (60) días transcurridos desde la notificación de la orden de suministro.
- (ii) El informe de inspección deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la inspección conforme se indica en el numeral (vii) siguiente.
- (iii) Si durante la inspección se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Operador de Buses, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Operador tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Operador deberá solicitar una nueva inspección.

- (iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:
- a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros, o que no produzcan efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador en un plazo máximo de 5 días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
 - b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, puedan implicar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros o puedan producir efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador en un plazo máximo de 3 días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
 - c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, la seguridad de los pasajeros o terceros o produzcan efectos negativos o daños inminentes en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. En este caso, el Operador debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles.
- (v) El Suministrador deberá entregar copia de los informes de inspección al Operador de Buses y al MTT dentro de los primeros cinco días hábiles del mes siguiente a la realización de las inspecciones.
- (vi) Los informes de inspección deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en la cláusula 11.10.
- (vii) La inspección técnica podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:
- a. **Aprobado**, si se verifica y valida el cumplimiento del plan de mantenimiento y si los procedimientos de mantenimiento aplicados han sido los correctos y se han utilizado los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados y se verifica que los componentes inspeccionados:
 - No presentan fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
 - Presentan hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
 - Presentan hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
 - Presentan hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.
 - b. **No Aprobado**, si se observan uno o más incumplimientos o fallas en la ejecución del plan de mantenimiento y de las mantenciones correctivas y/o si durante la inspección se detectase:
 - Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o

- Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
- Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad. En este caso, habrá lugar a lo dispuesto en la cláusula 11.6.

11.5. Revisión del Estado General del Bus

11.5.1. Objeto de la Revisión del Estado General del Bus

La revisión del estado general del bus corresponde a la inspección del estado interior y exterior de la carrocería y los sistemas y componentes relacionados con la calidad de servicios, la seguridad del conductor, de los pasajeros y del entorno de operación del bus.

11.5.2. Periodicidad de la Revisión del Estado General del Bus

La revisión del estado general de cada bus deberá efectuarse al menos cada tres (3) meses o con aquella periodicidad mayor que se indique en las condiciones particulares de contratación.

11.5.3. Universo de Buses para la Revisión del Estado General del Bus

Cada revisión del estado general del bus deberá abarcar una muestra del total de buses entregados por el Suministrador, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en las condiciones particulares de contratación, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

11.5.4. Ejecución de la Revisión del Estado General del Bus

- (i) La Revisión del estado general del bus deberá:
 - a. Realizarse en los talleres, terminales de buses y/o cabezales de los servicios, preferentemente en horas valle para evitar impactos en la operación de los servicios de transporte.
El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación correlativa del Operador de Buses de disponer de un espacio en los talleres, terminales de buses y/o cabezales de los servicios, que cumpla con todas las condiciones de seguridad necesarias para resguardar la integridad física de las personas durante el proceso de revisión del estado general del bus.
 - b. Considerar, los componentes críticos relacionados con la seguridad de los pasajeros y el entorno de operación del bus y nivel de criticidad, de conformidad a lo establecido en el manual de revisión del estado general del bus.

11.5.5. Informe de Revisión del Estado General del Bus

- (i) Deberá emitirse un informe de revisión por cada bus, que dé cuenta del resultado de la revisión del estado general del bus. El formato del informe de revisión será determinado por el Ministerio, previa audiencia del Suministrador, dentro de un plazo no mayor a 60 días transcurridos desde la notificación de la orden de suministro.
- (ii) El informe de revisión deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la revisión conforme se indica en el numeral (vii) siguiente.
- (iii) Si durante la revisión se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Operador de Buses, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Operador tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que

se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Operador deberá solicitar una nueva revisión.

- (iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:
- a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, o que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Operador en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
 - b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, o presentar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Operador en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
 - c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo y/o la seguridad de los pasajeros o terceros. En este caso, el Operador debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles.
- (v) El Suministrador deberá entregar copia del informe de revisión al Operador de Buses y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente a la realización de las revisiones.
- (vi) Los informes de revisión deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en la cláusula 11.10.
- (vii) La revisión del estado general del bus podrá arrojar los siguientes resultados para cada bus:
- a. **Aprobado:** si se verifica que el estado interior y exterior del bus inspeccionado:
 - No presentan fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
 - Presenta hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
 - En caso de presentar hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
 - En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.
 - b. **No Aprobado:** si durante la revisión se detectare:
 - Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o
 - Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
 - Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
 - Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
 - En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos

- no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad.

En este caso, habrá lugar a lo dispuesto en la cláusula 11.6.

11.6. Efectos de un resultado "No aprobado"

- (i) El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes la obligación del Operador de Buses de efectuar las correcciones, reparaciones y ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación regulado en esta cláusula 11. Del mismo modo, establecerá las sanciones que resulten aplicables en el evento que el Operador de Buses no satisfaga en tiempo y forma esta obligación.
- (ii) Con todo y en el evento que el Operador de Buses no cumpla con la obligación a que se refiere el numeral (i) precedente, el Suministrador deberá –previa autorización del MTT-, realizar las correcciones, reparaciones y ajustes pertinentes con cargo a los ingresos del Operador de Buses. En este caso el Suministrador podrá, a su elección:
 - a. Realizar las correcciones, reparaciones y ajustes en los talleres, terminales de buses, o en aquel lugar donde se encuentre el bus;
 - b. Retirar el bus para el solo efecto de realizar las correcciones, reparaciones y ajustes pertinentes.
- (iii) Una vez efectuadas las correcciones, reparaciones y ajustes que resuelvan los incumplimientos o fallas detectados en el proceso de certificación regulado en esta cláusula 11, el Operador de Buses deberá solicitar al Suministrador una nueva inspección y la emisión del correspondiente informe que dé cuenta de la resolución de los reparos. El costo de esta re-inspección será de cargo del Operador de Buses y su valor podrá ser fijado en el acta de formalización, valor que en ningún caso podrá superar el 30% del costo de PCM establecido en las condiciones particulares de contratación.

11.7. Incumplimiento de la obligación de efectuar las Certificaciones

La falta de una certificación oportuna e íntegra, que no tenga su origen en un incumplimiento por parte del Operador de Buses de su obligación de entregar la información o de disponibilizar el bus y/o el conductor, conforme se establece en esta cláusula 11, será responsabilidad del Suministrador y dará lugar a las sanciones previstas en la cláusula 25 del contrato.

11.8. Precio y pago de las Certificaciones

- (i) El Suministrador tendrá derecho a un pago mensual asociado al proceso de certificación, cuyo precio se regula en las condiciones particulares de contratación.
- (ii) El pago será efectuado directamente por el Operador de Buses respectivo, al mes siguiente a la realización de las actividades de certificación respectivas.

11.9. Otras inspecciones y fiscalizaciones

- (i) El proceso de certificación regulado en esta cláusula 11, no importa en caso alguno una renuncia o limitación a las facultades de supervisión del MTT, quien podrá en cualquier momento y conforme se dispone en la cláusula 21, efectuar las inspecciones, mediciones y diagnósticos que estime convenientes para la correcta supervisión de las obligaciones.
- (ii) En este sentido, se podrán realizar fiscalizaciones por parte del Programa Nacional de Fiscalización del MTT y/o solicitarse el envío de buses al 3CV para ser inspeccionados, de acuerdo a la normativa vigente y a lo establecido en los contratos de concesión de uso de vías, condiciones de operación, u otros instrumentos jurídicos pertinentes.
- (iii) Del mismo modo, el proceso de certificación no modifica ni restringe las exigencias previstas en la normativa vigente, en particular aquellas contempladas en el Título VII del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2007, conjunto del MTT y del Ministerio de Justicia que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, sobre Tránsito, así como aquellas que establecen la revisión aleatoria de buses por el Centro de Control y Certificación Vehicular, dependiente del MTT.

11.10. Plataforma Informática

El Suministrador de Buses deberá proporcionar y mantener operativa durante toda la duración del contrato, una plataforma informática que permita las siguientes funciones:

- (i) La creación, por parte del Suministrador de buses, de la hoja de vida de cada bus.
- (ii) El registro, por parte del Operador de Buses, de todas las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo, y los resultados de las revisiones técnicas de cada bus.
- (iii) El registro, por parte del Suministrador de Buses, de todas las acciones que éste ejecute sobre el bus.
- (iv) El registro, por parte del Certificador, de todas las auditorías, inspecciones técnicas y revisiones del estado general del bus.
- (v) El registro de las solicitudes de repuestos por parte del Operador de Buses y de la entrega de los mismos por parte del Suministrador.
- (vi) El registro de las solicitudes de atención y resolución de fallas por parte del Operador y las respuestas y atenciones del Suministrador de Buses.
- (vii) La generación y obtención de informes y reportes de los resultados de las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general del bus realizadas a cada vehículo.
- (viii) Generación de un indicador mensual por bus de acuerdo a lo siguiente:
 - a. Reprobado: si la auditoría documental, y/o la inspección técnica, y/o la revisión del estado general del bus han sido reprobadas en dicho mes.
 - b. Aprobado: si ninguna de las instancias mencionadas en (a) han sido reprobadas para dicho mes.
- (ix) El acceso remoto a la plataforma al personal del Operador, del Certificador, del Suministrador de Buses y del MTT, o a quien éste designe, según niveles de usuario adecuados al tipo de operación que esté autorizado a ejecutar.
- (x) Registrar las actividades realizadas en la plataforma con fecha, hora e identificación del usuario.
- (xi) La gestión, mantenimiento, respaldo y puesta a disposición de toda la información descrita anteriormente durante todo el periodo de vigencia del contrato.

12. SOPORTE LOCAL

- (i) El Suministrador deberá suministrar los repuestos de las piezas, partes y componentes para la flota adquirida y proveer el servicio de soporte técnico para detección y reparación de fallas en los plazos promedio trimestrales establecidos en las condiciones particulares.
- (ii) Estos plazos se contarán desde la notificación del requerimiento de parte del Operador de Buses, hasta el cumplimiento íntegro de la obligación. Así, el plazo comprometido para las reparaciones incluye todas las etapas que requiere el proceso, desde la recepción del requerimiento de reparación -posterior al diagnóstico-, hasta la devolución del bus reparado al Operador de Buses. El plazo comprometido respecto a la entrega de repuestos rige para aquellos casos en los que solamente es necesaria su entrega, para que el Operador de Buses respectivo los instale por su cuenta, o a través de un tercero. Por lo tanto, no debe considerarse el tiempo necesario para los repuestos requeridos en el contexto de mantenciones ni reparaciones hechas por el Suministrador. Todo requerimiento, entrega o recepción, debe hacerse en días hábiles, y entre las 09:00 y las 18:00 horas. Cualquier acción realizada fuera de dicho horario, se considerará como si se hubiera ejecutado al día hábil siguiente.
- (iii) Cuando las fallas de un bus lo inhabiliten para operar adecuadamente, en el plazo que medie entre la notificación del requerimiento por parte del Operador de Buses y hasta el cumplimiento íntegro de la reparación, podrá el Suministrador entregar al Operador uno o más vehículos que permitan dar continuidad a la operación. En dicho caso, para el cómputo del plazo de respuesta al respectivo requerimiento no se contabilizarán aquellos días en que el Operador contó con el bus entregado temporalmente por el Suministrador.
- (iv) En cada periodo de pago correspondiente a los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre se calculará el tiempo promedio trimestral de respuesta a requerimientos, el que consistirá en el promedio simple de los días que tardó la solución de cada requerimiento concluido durante el respectivo trimestre. Se medirán cuatro (4) tiempos promedio trimestrales de respuesta en cada uno de los periodos de pago referidos, correspondientes a requerimientos de disponibilidad de repuestos, de diagnóstico de fallas y de reparación de fallas, regulados en los literales D.1, D.2 y D.3 de las Condiciones Particulares.
- (v) Cuando el tiempo promedio trimestral de respuesta de los requerimientos supere a aquel o aquellos establecidos en las Condiciones Particulares, procederá la aplicación de los descuentos regulados en la cláusula 18.6. En este contexto, los días totales de atraso corresponderán a la diferencia entre el tiempo promedio establecido en las Condiciones Particulares y el tiempo promedio calculado para el respectivo trimestre, multiplicado por el número de requerimientos considerados en el periodo, de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente.
- (vi) El Suministrador y el Operador de Buses respectivo podrán acordar los lugares de entrega de los repuestos o de realización de diagnósticos y/o reparaciones en el acta de formalización, teniendo especialmente presente el principio de continuidad del Sistema.
- (vii) Si fuere necesario, el Suministrador deberá mantener un stock de productos terminados y de materias primas, en cantidad suficiente para hacer frente a una solicitud razonable y previsible de productos por parte de los Operadores de Buses, según los acuerdos comerciales que estos hubieren establecido en el Acta de Formalización. Corresponderá al Suministrador asumir los costos de almacenamiento y mantención del Stock de repuestos, si los hubiere.
- (viii) El Suministrador reconoce y acepta que el Operador de Buses no estará obligado a adquirir los repuestos que, de conformidad a este contrato, debe ser capaz de suministrar. Y que, por tanto, éstos pueden adquirir repuestos alternativos que cumplan con la misma calidad y requerimientos técnicos que los comercializados por el Suministrador, lo que será verificado en el proceso de Certificación. El uso de repuestos alternativos equivalentes solamente estará permitido en los casos en los que éstos no impliquen la pérdida de la garantía de los Buses otorgada por el Fabricante y/o Suministrador, en cuyo caso, ello deberá quedar reflejado en el Acta de Formalización.

- (ix) Del mismo modo, reconoce y acepta que ni el MTT, ni los Operadores de Buses, están obligados a comprar el stock sobrante al término, por cualquier razón, del contrato y, por tanto, libera al MTT y a los Operadores de Buses de cualquier responsabilidad derivada del *sobrestock* de productos al término del contrato.
- (x) El valor de los repuestos será determinado por el Suministrador y se pagará en la forma y oportunidad que acuerde con el Operador de Buses en el acta de formalización.
- (xi) El Suministrador podrá rehusar la provisión de repuestos y partes al Operador de Buses en caso de que este último se encontrare en mora de cumplir con las condiciones comerciales acordadas en el Acta de Formalización. Además, Suministrador y Operador podrán convenir el otorgamiento de una caución a favor del primero, tendiente a resguardar el cumplimiento de las obligaciones que este último asuma por esta materia.
- (xii) El incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta cláusula podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones reguladas en la cláusula 25 del contrato.

13. OBLIGACIÓN DE FORMALIZACIÓN DEL VÍNCULO JURÍDICO

13.1. Obligación de Formalizar.

- (i) Recibidas la o las órdenes de suministro, el Suministrador que sea destinatario de aquéllas deberá proceder a formalizar su relación con los Operadores de Buses respectivos, mediante la suscripción de un acta de formalización, que deberá considerar al menos el contenido mínimo señalado en la cláusula 13.4.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que el vínculo jurídico entre el Suministrador y el Operador de Buses respectivo se perfecciona mediante la emisión y recepción de la orden de suministro. En este sentido, la suscripción del acta de formalización es simplemente la formalización de dicho vínculo jurídico, y en él se regularán y complementarán los detalles del cumplimiento de las respectivas obligaciones. El Suministrador deberá formalizar el vínculo jurídico con el Operador de Bus, y, por tanto, deberá suscribir con cada Operador de Bus un acta de formalización.

13.2. Oportunidad de Suscripción del Acta de Formalización.

- (i) El acta de formalización deberá suscribirse dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles contados desde la notificación de la o las órdenes de suministro.
- (ii) Si vencido el plazo referido en el numeral precedente, el Suministrador y el Operador de Buses respectivo no hubieren podido llegar a un acuerdo o uno de ellos no compareciere a suscribirlo, ambas partes deberán suscribir el acta de formalización estándar contenida en las condiciones particulares de contratación, dentro del plazo prudencial que establezca el Ministerio, el que en ningún caso será menor a dos (2) días hábiles contados desde la recepción de la correspondiente instrucción. La falta de suscripción oportuna e íntegra del acta de formalización estándar una vez realizada la pertinente instrucción por el MTT, podrá dar lugar a la aplicación de multas, al cobro de garantías e incluso a la caducidad del contrato, de conformidad a lo estipulado en este contrato y a lo dispuesto en el contrato de concesión de uso de vías, o en el instrumento jurídico pertinente.

13.3. Cambio de Operador de Buses.

- (i) Si el Ministerio, en uso de sus atribuciones, reemplazare a uno o más de los Operadores de Buses del Sistema o, se incorporare uno nuevo, y, como consecuencia de ello, resultare necesaria la suscripción de una o más actas de formalización, el Suministrador dispondrá de un plazo razonable –que en ningún caso será menor a veinte [20] días contados desde la notificación de la instrucción de suscripción– para la firma de esa o esas nuevas actas de formalización.
- (ii) Si vencido el plazo señalado en el numeral precedente, las actas de formalización no hubiesen sido suscritas, se aplicarán las reglas dispuestas en la cláusula 13.2.(ii).

13.4. Contenido Mínimo del Acta de Formalización

Sin perjuicio de las demás disposiciones que pudieren acordar el Suministrador con el Operador de Buses, el acta de formalización deberá satisfacer, al menos, las exigencias que se exponen a continuación. En este sentido, aquellos instrumentos que no cumplan con las exigencias mínimas que aquí se establecen podrán dar lugar a la aplicación de sanciones de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 25 e incluso a la caducidad del contrato. El Suministrador deberá solicitar el pronunciamiento del MTT respecto a si, para un determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos aquí previstos.

- (i) **Objeto.** El instrumento deberá autorizar al Operador de Buses para usar los buses durante todo el período en que se encuentre vigente el contrato. Solo podrá emplearse un título no traslativo de dominio y no podrá considerarse el pago o contraprestación alguna en favor del Suministrador por el uso de los buses.
- (ii) **Mantenimiento de los Buses.** El instrumento que se suscriba deberá contemplar la obligación del Operador de Buses de realizar por sí o a través de quien designe, los actos de conservación y las mantenciones especificados en el plan de mantenimiento, así como las establecidas en el contrato de concesión (o en el instrumento jurídico correspondiente, si fuere distinto).

- (iii) **Precio.** No se podrá considerar un precio, pago, o emolumento de ninguna especie por la entrega, uso y disponibilización de los buses.

El precio que se establezca por el servicio de certificación de la mantención y por las re-inspecciones mencionadas en los numerales 11.4., 11.5. y 11.6., no podrá exceder de los valores consignados en las condiciones particulares de contratación.

- (iv) **Certificaciones.** El instrumento que se suscriba deberá establecer la obligación del Suministrador de realizar por medio de un tercero, las certificaciones a que se refiere la cláusula 11. Con dicho objeto, el instrumento deberá considerar los siguientes aspectos:

- a. Es deber del Operador de Buses dar al Suministrador las facilidades para que quien éste designe pueda realizar oportunamente el proceso de certificación.
- b. Las revisiones deberán programarse de manera que no afecten la operación de los servicios, y,
- c. Realizarse de preferencia en los talleres de mantenimiento del propio Operador de Buses.

- (v) **Permanencia de los Buses en el Sistema.** El instrumento que se suscriba deberá considerar que el Ministerio puede -en cualquier momento- disponer el traspaso de los buses a otro(s) Operador(es) de Transporte o integrante(s) del Sistema, circunstancia que deberá ser reconocida y aceptada por el Operador de Buses. Para garantizar la permanencia de los buses en el Sistema, deberán establecerse, al menos, las siguientes condiciones:

- a. **Obligación de tutela.** Corresponderá al Suministrador tutelar que los buses cuenten con todas las certificaciones periódicas.
- b. **Obligación de restituir.** Obligación del Operador de Buses de poner a disposición del Suministrador los buses que deban traspasarse, en la oportunidad que corresponda.
- c. **Autorización de traspaso anticipado.** Con el objeto de velar por la continuidad de los servicios, el instrumento que se suscriba deberá autorizar al Operador de Buses para poner los buses a disposición del nuevo Operador de Buses o de quien el Ministerio designe, incluso antes de suscribirse los instrumentos jurídicos respectivos, lo que no afectará el pago de las cuotas de flota pertinentes.

- (vi) **Seguros.** El instrumento que se suscriba deberá contemplar la obligación de tomar y mantener durante toda su vigencia, al menos, los siguientes seguros:

- a. Seguro que cubra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total de los buses, cualquiera sea su causa. Este seguro deberá ser tomado por el Operador de Buses y tendrá por beneficiario al Suministrador. Este seguro deberá encontrarse vigente inmediatamente después de expirar el seguro que haya tomado el Suministrador, de modo que haya continuidad entre la vigencia de ambos seguros y que el riesgo de pérdida o deterioro total de los buses esté en todo momento cubierto por un seguro.
- b. Seguro de responsabilidad civil por la operación de los buses y daños a terceros. Este seguro deberá ser tomado por el Operador de Buses y tendrá por beneficiario al Operador de Buses, y al Suministrador según corresponda.

- (vii) **Capacitación:** Deberá considerar como obligación del Suministrador el desarrollo e implementación de planes de capacitación para el personal del Operador de Buses, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 15.

El costo de la capacitación será de cargo del Suministrador, el que no podrá traspasarlo al Operador de Buses ni al personal capacitado.

- (viii) **Tiempos de respuesta para el Suministro de Repuestos:** Deberá considerar como obligación el cumplimiento en los tiempos de respuesta detallados en las condiciones particulares.

- (ix) **Otros permisos.** La obligación del Operador de Buses de obtener todos los permisos que lo habiliten para la utilización de los Buses en el Sistema, de acuerdo con la normativa vigente (a modo ejemplar, inscripción en el Registro Nacional de Servicio de Transporte de Pasajeros, revisiones técnicas u otros).
- (x) **Subordinación a los Contratos Principales.** El instrumento que se suscriba deberá ajustarse a las obligaciones que el contrato de suministro y el contrato de concesión de uso de vías (o el instrumento jurídico correspondiente, si fuere diferente) imponen al Suministrador y al Operador de Buses, respectivamente.
- (xi) **Resolución de Controversias:** El contrato deberá contemplar una cláusula de solución de controversias entre el Operador de Buses y el Suministrador, que al menos contemple el procedimiento y mecanismo previsto en la cláusula 22.4.

13.5. Acta de Formalización Estándar

- (i) En las condiciones particulares se establece un acta de formalización estándar, que cumple con el contenido mínimo dispuesto en la cláusula 13.4.
- (ii) El Suministrador podrá acordar con el Operador de Buses la incorporación de ajustes y de aspectos no contemplados en el acta de formalización estándar en la medida que ellos no contraríen el contenido mínimo considerado en la cláusula 13.4. o afecten el debido cumplimiento de los objetivos de este contrato y los principios que lo inspiran.

13.6. Información necesaria

El MTT entregará al Suministrador, con la debida antelación, los antecedentes necesarios para cumplir con las exigencias señaladas precedentemente, en especial, los antecedentes sobre el o los Operadores de Buses con quienes deberá suscribir el acta de formalización.

14. SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS CON OTROS PRESTADORES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

- (i) Dentro del plazo de quince (15) días siguientes a la suscripción del Contrato, o en el plazo mayor que determine el Ministerio, y como condición para el suministro de buses, el Suministrador deberá suscribir con el Proveedor de servicio complementario de administración financiera, el instrumento jurídico que el Ministerio le informe, dentro del plazo prudencial que establezca.

Si en el futuro se requiriere la celebración de uno o más contratos entre el Suministrador y algún otro Proveedor de servicio complementario, o bien si el Ministerio, en uso de sus atribuciones, reemplazare a uno o más Proveedores de servicios complementarios y, como consecuencia de ello, resultare necesaria la suscripción de nuevo(s) contrato(s) entre el Suministrador y el (los) proveedor(es) de dicho(s) servicio(s) complementario(s), el Suministrador dispondrá de un plazo razonable –que en ningún caso será menor a quince (15) días hábiles contados desde su recepción– para la revisión del (los) contrato(s) y para el envío de sus comentarios, los cuales podrán ser considerados por el Ministerio para la definición final del texto del (los) contrato(s) que deban celebrarse de conformidad con este párrafo.

- (ii) Vencido este plazo, el Suministrador deberá suscribir el (los) contrato(s) con el (los) Proveedor(es) de servicios complementarios que le instruya el Ministerio, en los términos que éste especifique y dentro del plazo prudencial que establezca el Ministerio, el que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la instrucción.
- (iii) Si la celebración de uno o más contratos entre el Suministrador y algún otro Proveedor de servicios complementarios generase un desequilibrio económico al contrato, se procederá de acuerdo a lo establecido en la cláusula 19.1 (ii) del presente contrato.

15. CAPACITACIONES

El Suministrador deberá desarrollar e implementar un plan de capacitación para cada Operador de Buses conforme a las siguientes reglas:

- (i) Deberá capacitar a lo menos a una persona perteneciente al personal técnico y dos personas perteneciente al personal de conducción, por cada diez (10) buses suministrados.
- (ii) Cada persona capacitada deberá recibir un total de al menos cuarenta (40) horas de capacitaciones, distribuidas en al menos los siguientes temas:
 - Funcionamiento del bus y sus componentes
 - Seguridad y procedimientos de emergencia
 - Mantenimiento del bus
 - Eficiencia energética
- (iii) Las capacitaciones deberán ser desarrolladas, implementadas y finalizadas antes del comienzo de la prestación del servicio de transporte de pasajeros por parte de cada Operador que utilice los buses del Suministrador. Posteriormente, durante la vigencia del contrato, el Suministrador deberá realizar capacitaciones anuales a un número igual de personas que el indicado en numeral (i) precedente, por un total de al menos dieciséis (16) horas por persona, de acuerdo con un programa anual que entregará al Operador de Buses. También se deberán realizar capacitaciones en el caso que se produzca un cambio de Operador de Buses, si el MTT lo requiere.
- (iv) El Suministrador deberá enviar al Administrador de Contrato una declaración, suscrita además por el Operador de Buses respectivo, que dé cuenta que la capacitación fue realizada de manera conforme.
- (v) El MTT podrá exigir la realización de capacitaciones anuales de entidades de seguridad como bomberos y carabineros a costo del Suministrador, lo que en ningún caso afectará el equilibrio económico del contrato.
- (vi) Los costos y pagos a que dé lugar la capacitación serán de cargo del Suministrador y, por tanto, no habrá lugar a reembolso alguno por este concepto.

16. DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El Suministrador deberá disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato, y deberá dar estricto cumplimiento a las exigencias sobre contratación, capacitación, seguros y equipamiento del personal que establece la ley. Además, deberá cumplir con todas las normas de higiene y seguridad establecidas en la normativa vigente, que sean pertinentes.

17. SUBCONTRATACIÓN

- (i) El Suministrador podrá -y deberá en el caso de la obligación de certificación-subcontratar con terceros la ejecución de parte de las obligaciones establecidas en este instrumento.
- (ii) La subcontratación deberá dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación. Cualquier incumplimiento que se observe a este respecto, será puesto en conocimiento de las autoridades competentes.
- (iii) Sin perjuicio de lo anterior, el Suministrador será el único responsable del cumplimiento de este contrato ante el Ministerio. En consecuencia, el Suministrador será responsable de cualquier acto u omisión que afecte el debido cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en virtud de este contrato, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán debidamente calificadas por el MTT.
- (iv) Para velar por el cumplimiento del contrato, el Suministrador deberá supervisar las actividades de su personal y subcontratistas, prestar el apoyo técnico y establecer las políticas, estándares y pautas que éstos deberán cumplir.

TÍTULO III: CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO

18. PRECIO DEL CONTRATO

18.1. Precio Inicial del Contrato por bus

El precio inicial del contrato corresponde a la suma de la totalidad de las cuotas de flota mensuales de un bus, según lo dispuesto en las condiciones particulares de contratación.

18.2. Pago por el Suministro de Buses

El Suministrador tendrá derecho a percibir el pago de las cuotas de flota solo respecto de los buses que se encuentren disponibles para su uso por el Sistema, de acuerdo al valor que se indica en la sección A de las condiciones particulares de contratación. Para estos efectos se entenderá que los buses se encuentran disponibles desde la ocurrencia de la fecha de entrega, y dejan de estarlo en los casos previstos en la cláusula 18.3.

18.3. Buses no disponibles para el Sistema

Se entenderá que un bus no está disponible para su uso en el Sistema cuando:

- (i) Exista pérdida o deterioro total del bus en términos tales que el Suministrador esté en condiciones de solicitar o hacer efectiva la póliza de seguro de pérdida total.
- (ii) Un bus sea desafectado por resolución fundada de la Subsecretaría de Transportes, conforme al Reglamento sobre Registro de Bienes Afectos a Concesiones de Uso de Vías, aprobado por DS 192/2014 del MTT. No obstante, se considerará que el bus está disponible y por tanto habrá lugar al pago de la cuota de flota correspondiente, cuando la desafectación se verifique por el término del contrato de concesión de uso de vías al cual el bus se encuentra adscrito, en la medida que dicho bus se mantenga disponible para su uso por el Sistema. En tal caso, el traspaso de buses de un Operador a otro no afectará el pago de las cuotas de flota pertinentes, en concordancia con lo dispuesto en las cláusulas 10.1(iv) y 13.4(v). Del mismo modo, se considerará que el bus está disponible para el Sistema cuando la desafectación se verifique por el fin de su vida útil, en la medida que el bus tenga pendientes de pago una o más cuotas de flota. En efecto, si al final de la vida útil del bus no se hubiese pagado la totalidad de las cuotas de flota, se pagará mensualmente la cuota de flota establecida originalmente en las condiciones particulares de contratación hasta completar el número total de cuotas pertinentes.
- (iii) Por razones imputables al Suministrador, el bus no se encuentre en condiciones de operar durante un plazo igual o superior a tres (3) meses.

El pago de la cuota de flota dejará de efectuarse al mes siguiente de la notificación de la resolución de desafectación. Con todo, el MTT podrá descontar de los ingresos del Suministrador las cuotas de flota que se hubieren pagado en el tiempo intermedio transcurrido entre la inutilización del bus y la notificación de la resolución de desafectación, de acuerdo a las siguientes reglas:

- a. En el caso del numeral (i), se podrán descontar las cuotas que se hubieren pagado a contar del mes siguiente a la ocurrencia del siniestro.
- b. En el caso de los numerales (ii) y (iii), se podrán descontar las cuotas que se hubieren pagado durante los meses que el bus estuvo inutilizable en el Sistema.

18.4. Valor Cuota de Flota

- (i) El valor de la cuota de flota representa el valor total y completo que debe pagarse mensualmente por cada bus, el que es detallado en la sección A de las condiciones particulares, conforme a lo estipulado en la cláusula 7.11 numeral (iii), e incluye, entre otros aspectos:
 - a. Costos de adquisición del bus,
 - b. Costos asociados a la supervisión del proceso de fabricación y de traslado,
 - c. Costos asociados al financiamiento,
 - d. Gastos de traslado, importación, conducción, etc.,
 - e. Pago de impuestos, derechos aduaneros, etc.
 - f. *Overhaul* y recambio de baterías cuando corresponda
 - g. Gastos en personal, administración, insumos, durante toda la vigencia del contrato,

- h. Capacitaciones al personal del Operador de Buses,
- i. Utilidades.

- (ii) No se incluye en el valor de la cuota de flota el pago por la certificación y el pago por los repuestos, los que se pagarán directamente por el Operador de Buses respectivo.

18.5. Formulación General

El pago de las Cuotas de Flota (PCF) correspondientes a los buses suministrados durante un mes ($t-1$), se realizará al mes siguiente (t), y corresponderá a la multiplicación del valor de las Cuotas de Flota por la cantidad de buses correspondiente, menos el valor de los descuentos que correspondan, de acuerdo a lo dispuesto en los numerales 18.3 y 18.6, conforme a lo expresado en la siguiente ecuación:

$$PCF_{j,t} = (Q_{j,t-1} * CF_j - D_{j,t-1}) * UF_{t-1}$$

Donde:

- $PCF_{j,t}$: Pago de las cuotas de flota correspondientes a los buses del tipo j , a ser pagado en el mes t .
- $Q_{j,t-1}$: Cantidad de buses del tipo j suministrados por el Suministrador y que estuvieron disponibles para su uso en el Sistema en el tiempo $t-1$. En el caso que un bus no haya estado disponible durante una fracción del mes, será considerado para estos fines como la fracción correspondiente a los días del mes en que estuvo disponible, sobre el total de días del mes correspondiente.
- CF_j : Valor de la cuota de flota correspondiente al bus del tipo j y definido la sección A de las condiciones particulares.
- $D_{j,t-1}$: Descuentos aplicados en el periodo ($t-1$) (UF), correspondientes a los buses del tipo j suministrados por el Suministrador.
- UF_{t-1} : Valor de la Unidad de Fomento (UF) del último día hábil del mes $t-1$ reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones).

18.6. Descuentos

- (i) Con el objeto de pagar por los servicios oportuna y efectivamente prestados, el Ministerio podrá efectuar descuentos a los ingresos del Suministrador, en caso de constatar la falta de una prestación efectiva, correcta y adecuada de los siguientes indicadores de calidad:

	Indicadores de calidad	Cumplimiento íntegro del indicador	Monto descuento UF	Criterio de aplicación del descuento
a)	Soporte Local	El Suministrador ejecuta cada una de las obligaciones establecidas en la cláusula 12, en la oportunidad y términos allí establecidos.	7	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día adicional que dure el incumplimiento.
b)	Reposición o reemplazo de buses.	El Suministrador ejecuta la obligación de reposición o reemplazo de buses dispuesta en la cláusula 10.2, en la oportunidad y términos allí establecidos.	7	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día adicional que dure el incumplimiento.
c)	Certificación del mantenimiento de los buses.	El Suministrador ejecuta la obligación de certificación del mantenimiento de los buses dispuesta en la cláusula 11, en la oportunidad y términos allí establecidos.	7	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día adicional que dure el incumplimiento.

- (ii) Adicionalmente, el Ministerio también podrá descontar de los ingresos del Suministrador las sumas que correspondan por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 8.1., 9.1 y 9.2 del contrato, esto es, reparación de defectos, realización de acciones de *overhaul* y recambio de baterías por parte del Operador de Buses o por

quien este designe, por instrucción del MTT. El monto de estos descuentos será establecido en UF.

- (iii) El Suministrador podrá solicitar la revisión del monto y procedencia de los descuentos, conforme al procedimiento de revisión del monto de los pagos autorizados por el MTT.

18.7. Del proceso de pago

El pago de la cuota de flota a que hubiere lugar por los buses disponibles será realizado por el Proveedor de servicios complementarios de administración financiera, previa instrucción del MTT que apruebe su ejecución, con cargo a los recursos del Sistema, mediante depósito en la cuenta que el Suministrador disponga para tal efecto en el instrumento jurídico pertinente.

18.8. Fechas de pago

Los pagos por el suministro de buses se realizarán los días 25 de cada mes. En caso de que el día 25 del mes corresponda a un día no hábil, la fecha de pago se postergará hasta el primer día hábil siguiente. En todo caso, el Proveedor de servicios complementarios de administración financiera podrá siempre efectuar válidamente el pago dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la fecha de pago referida, sin que ello implique mora o retardo. En caso de haber retrasos en el pago respecto del plazo señalado, se realizará el pago correspondiente reajustado por la variación que experimente el IPC entre la fecha de pago efectivo y aquella en que debió pagarse (séptimo día hábil siguiente al día 25 de cada mes), utilizando el valor de la Unidad de Fomento de ambas fechas.

18.9. Revisión del monto de los pagos autorizados por el MTT

El Suministrador podrá solicitar la revisión del cálculo del pago efectuado en cada liquidación. La revisión del monto de los pagos se ajustará al siguiente procedimiento:

- (i) La fase de revisión se iniciará con la reclamación escrita del Suministrador planteada al Administrador del Contrato, la cual deberá ser acompañada de los antecedentes en que se funda. El Suministrador dispondrá del plazo de un mes (una liquidación de pago) para presentar sus impugnaciones, plazo que se contabilizará desde la notificación del hecho que origina la impugnación. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.
- (ii) Cuando una misma liquidación diere lugar a distintas impugnaciones, ellas deberán agruparse y plantearse en forma conjunta bajo una única presentación.
- (iii) Las impugnaciones deberán ser presentadas respetando un formato determinado e incorporando antecedentes tipo, los cuales serán oportunamente definidos por el DTPM.
- (iv) Una vez presentada la(s) solicitud(es) de revisión, el DTPM analizará los antecedentes disponibles y aquellos acompañados por el Suministrador, y conforme a su mérito y de los informes técnicos que hubieren sido requeridos, informará del resultado de la revisión. El Administrador del Contrato notificará por escrito la respuesta al Suministrador. En caso de que el resultado de la revisión arroje una diferencia a favor o en contra del Suministrador, los valores serán recalculados y en la siguiente liquidación se reflejará el correspondiente ajuste en el pago.
- (v) No habrá lugar a otras instancias de revisión del cálculo del pago o recursos, que las previstas expresamente en esta cláusula.

18.10. Impuestos

Los ingresos del Suministrador por la prestación de los servicios objeto del presente contrato, incluyen el pago de los impuestos a que haya lugar, de modo que el Ministerio no reembolsará al Suministrador los impuestos que éste deba pagar de conformidad a la ley. Tampoco tendrá derecho el Ministerio a solicitar restitución alguna por los créditos o compensaciones tributarias que el Suministrador pueda recibir.

Para el evento de que existan cambios normativos dentro de la legislación nacional que pudieren afectar al alza o a la baja la carga impositiva del Suministrador en el cumplimiento de las obligaciones directas que impone el contrato en lo relativo al pago de la cuota de flota (esto es, excluyendo el impuesto de primera categoría, global complementario e impuesto adicional), y que afectaren en forma relevante las condiciones pactadas, el Suministrador tendrá derecho a una revisión del pago por cuota de flota, de manera de salvaguardar el equilibrio económico del contrato. En el contexto de los cambios normativos referidos precedentemente, el Ministerio también podrá iniciar el proceso de revisión pertinente. El procedimiento para la determinación de los eventuales ajustes podrá iniciarse a requerimiento de cualquiera de las partes, el que deberá efectuarse dentro del plazo de sesenta (60) días contados desde la fecha de materialización o vigencia efectiva del cambio normativo. Dentro de los treinta (30) días siguientes al vencimiento del plazo anterior, las partes deberán aportar los informes técnicos y cálculos que justifiquen su requerimiento, pudiendo realizarse durante dicho plazo reuniones o mesas técnicas entre las partes tendientes a acordar el monto y condiciones del respectivo ajuste. Las modificaciones que se incorporen al contrato en virtud de lo dispuesto en esta cláusula deberán ser aprobadas por resolución fundada del Ministerio, la que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. En caso de producirse diferencias entre las partes, estas serán sometidas al mecanismo establecido en los numerales 19.3 y 19.4 siguientes.

18.11. Cesión de derechos a acreedores o financistas

- (i) Para garantizar el pago a los acreedores o financistas, el Suministrador podrá ceder y transferir a uno o más terceros, la totalidad o una parte de los derechos y acciones que emanan del presente contrato, contemplados en la cláusula 18, conforme a lo dispuesto en la ley, particularmente a lo previsto en los artículos 1.901 y siguientes del Código Civil.
- (ii) El Suministrador requerirá la autorización previa del MTT, en caso de que la cesión represente más del noventa y cinco (95%) de los derechos y acciones referidos. En caso contrario, sólo deberá notificar al MTT de la cesión.
- (iii) El MTT podrá objetar la cesión de uno o más derechos o acciones, dentro de los diez (10) días siguientes desde que se requiera su autorización o desde que la cesión le sea notificada, cuando falte claridad respecto de los cesionarios de los derechos respectivos o cuando se le impongan al MTT cargas o costos nuevos para cumplir con sus obligaciones de pago. En estos casos, las observaciones deberán ser subsanadas dentro del plazo que al efecto disponga el MTT y posteriormente requerirse la aprobación de la cesión o notificarse nuevamente la cesión, según corresponda.
- (iv) El MTT dispondrá las medidas correspondientes para que los pagos se efectúen con arreglo a lo dispuesto en la cesión de derechos respectiva, desde que ésta sea debidamente autorizada o recibida conforme por el MTT, y ello se notifique al Suministrador.
- (v) Autorizada o recibida conforme la cesión de derechos, los pagos a que hubiere lugar en el marco de lo dispuesto en el contrato y sólo hasta la suma indicada en la cesión de derechos, serán efectuados al cesionario o a quien éste debidamente faculte o designe para cobrar y percibir dicho monto.

19. MODIFICACIONES UNILATERALES Y COMPENSACIÓN AL SUMINISTRADOR

19.1. Facultad para modificar unilateralmente el Contrato

- (i) El Ministerio podrá modificar unilateralmente el contenido y alcance de las obligaciones y derechos objeto del contrato, con el fin de garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte, incrementar los estándares técnicos establecidos en el contrato de suministro, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. El Ministerio podrá modificar unilateralmente el contrato en los siguientes casos: (a) Cuando, por así exigirlo el interés público, se requieran adecuaciones en la prestación de los servicios que permitan satisfacer necesidades contingentes y de interés general de los usuarios de transporte, como por ejemplo, solicitar el cambio del mecanismo de propulsión de uno o más buses desde uno a combustible por uno eléctrico; (b) Cuando se verifiquen hechos o circunstancias en la administración del contrato de suministro o en la prestación de los servicios de transporte que impliquen un riesgo o afectación para su continuidad como por ejemplo, solicitar la adquisición de vehículos que provengan de otros contratos de suministro de buses que no se encuentren vigentes; (c) Cuando exista un incumplimiento grave y reiterado de las normas laborales y de seguridad social por parte del Suministrador. Ello, siempre y cuando la modificación a efectuar se requiera para subsanar el o los incumplimientos, y resguardar los derechos de los trabajadores y; (d) Cuando, a juicio de la autoridad competente, el Suministrador no disponga de condiciones de seguridad e higiene que, en atención a la naturaleza de las actividades desempeñadas, sean necesarias para el correcto desempeño de sus trabajadores, y haya sido producto de dicha circunstancia, sancionado en cinco (5) o más oportunidades dentro de un año calendario, mediante sentencia firme y ejecutoriada. La modificación a efectuar será procedente siempre y cuando sea necesaria para cumplir con las condiciones de seguridad e higiene que haya establecido la autoridad competente, de conformidad con la ley, previo informe de ésta. En estos casos, no se podrá modificar el contenido esencial de los servicios requeridos, ni alterar en más de un 50% el valor del total de las cuotas de flota de todos los buses contenidos en las órdenes de suministro.
- (ii) En el caso que se utilice la presente facultad, el Suministrador tendrá derecho a las compensaciones económicas que correspondan por los costos adicionales en que éste incurriere por tal concepto, salvo en el caso de los literales (c) y (d) del numeral precedente, los que no darán lugar a compensación. Las compensaciones serán pagadas a través de variaciones temporales en el valor de la cuota de flota, aplicables desde la fecha en que se suscriba íntegramente y a satisfacción del Ministerio la o las respectivas modificaciones de contrato. El monto y plazo de pago de dichas compensaciones serán definidos en la modificación de contrato y su cálculo deberá considerar, entre otros aspectos, la inversión necesaria para cumplir con los requerimientos, los costos adicionales en que debe incurrir el Suministrador, el plazo de pago y las condiciones de mercado del periodo correspondiente.
- (iii) Las modificaciones solicitadas no podrán ser requeridas en una fecha posterior al cumplimiento de las tres cuartas partes del plazo total del contrato, salvo acuerdo por escrito con el Suministrador.
- (iv) Las modificaciones que se incorporen al contrato en virtud de lo dispuesto en esta cláusula se harán por resolución fundada del Ministerio, la que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.

19.2. Procedimiento

- (i) El Ministerio comunicará por escrito a la otra parte la modificación proyectada. En dicha comunicación acompañará todos los antecedentes necesarios para su adecuada comprensión.
- (ii) El Suministrador tendrá un plazo de veinte (20) días hábiles, para realizar observaciones, consultas y para, en definitiva, elaborar y desarrollar una propuesta que considere los siguientes elementos:
 - a. **Plan de Acción:** que incluya la metodología, requerimientos, etc.;
 - b. **Plazo:** indicación del plazo máximo requerido para implementar las modificaciones requeridas;
 - c. **Compensación Económica:** si correspondiere, de acuerdo a los parámetros mencionados en la cláusula 19.1 (ii).

- (iii) Si lo estima pertinente, el MTT podrá realizar reuniones y mesas de trabajo con el fin de evaluar el proyecto propuesto por el Suministrador y acordar ajustes.
- (iv) El MTT informará por escrito si acepta o no las condiciones propuestas por el Suministrador, y, posteriormente, ordenará o no la ejecución de las modificaciones. La falta de acuerdo respecto de la compensación económica en ningún caso impedirá la ejecución de las modificaciones solicitadas, sino que dará lugar a la aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19.3.

19.3. Determinación de la Compensación Económica en caso de diferencias

En caso de existir diferencia sobre el valor de la compensación económica, de manera que no sea posible llegar a acuerdo en el plazo de diez (10) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo señalado en la cláusula 19.2.(ii) del contrato, el Ministerio requerirá la opinión o asesoría técnica del Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378, conforme lo dispone el artículo 14 literal e) de la citada ley.

19.4. Procedimiento ante el Panel de Expertos

- (i) El Ministerio, de oficio o a solicitud del Suministrador, requerirá al Panel de Expertos su opinión o asesoría técnica sobre cuál de las dos propuestas –la correspondiente al Ministerio o la del Suministrador– debiese acogerse, y los fundamentos de dicha opinión o asesoría técnica. Con dicho objeto, el Ministerio entregará al Panel de Expertos su propuesta, así como la del Suministrador.
- (ii) Conjuntamente con las propuestas, el Ministerio entregará al Panel de Expertos una nómina o listado de personas, que el Panel de Expertos podrá considerar para el cumplimiento de sus funciones, en el evento que determine la necesidad de contratar asesorías, conforme lo autoriza el artículo 19 de la Ley N°20.378.
- (iii) Las partes acuerdan aceptar la opinión que el Panel de Expertos emita y, en consecuencia, aceptan someterse a ella.

**TÍTULO IV: RELACIÓN ENTRE LAS PARTES, SUPERVISIÓN DEL CONTRATO Y
RELACIONES CON EL OPERADOR DE BUSES**

20. DE LAS RELACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y EL MINISTERIO

20.1. Designación del Administrador del Contrato

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la suscripción del contrato, el Ministerio nombrará un Administrador del Contrato. Del mismo modo, la resolución que nombre al Administrador del Contrato designará a un suplente, quien actuará como subrogante en caso de impedimento del titular, sin tener que acreditar por otro medio esta condición ante terceros.

20.2. De las comunicaciones del Suministrador al Ministerio

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el Suministrador envíe al Ministerio en virtud del contrato deberá dirigirse al Administrador de Contrato, y constar por escrito.

Dicha notificación, solicitud, requerimiento o comunicación podrá ser entregada personalmente o enviada por correo electrónico o correo postal (considerando dentro de este último a la carta certificada), a la dirección o casilla que el Ministerio informe para estos efectos, y se entenderá efectuada desde su recepción.

Las comunicaciones y documentación que deban ser entregadas al Ministerio, sea o no que lleven aparejado un plazo de vencimiento, se deberá entregar en día hábil y dentro del horario de funcionamiento del Ministerio. Si la comunicación se efectuara en día u horario inhábil, esta se entenderá realizada el día hábil siguiente.

20.3. De las comunicaciones del Ministerio al Suministrador

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el Ministerio dirija al Suministrador en virtud del contrato, será emitida por el Administrador de Contrato, y constará por escrito.

Dicha notificación, solicitud, requerimiento o comunicación podrá ser entregada personalmente o por carta certificada al domicilio indicado en las Condiciones Particulares de Contratación, o bien, enviada por correo electrónico a la dirección indicada en las Condiciones Particulares de Contratación o en cualquier otra dirección o casilla que el Suministrador haya informado para estos efectos. La notificación vía correo electrónico se entenderá efectuada desde su recepción.

21. SUPERVISIÓN, CONTROL Y FISCALIZACIÓN

21.1. Facultades Generales

- (i) Corresponde al Ministerio supervisar, controlar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone al Suministrador. Para ello podrá actuar directamente, o a través del DTPM, y podrá contar con el apoyo de terceros designados de conformidad a la normativa vigente y en los casos en que sea procedente.
- (ii) En el marco de estas funciones, y sin que la enumeración siguiente tenga el carácter de taxativa, el Ministerio podrá:
 - a. Verificar el cumplimiento en general, de las condiciones de ejecución del contrato, de conformidad a los estándares establecidos en dicho instrumento.
 - b. Exigir al Suministrador la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución del contrato y del Sistema en general. Toda información de la que tome conocimiento el Ministerio y/o sus funcionarios por la transmisión de datos que le haga el Suministrador, y que al momento de su transmisión haya sido debidamente identificada como sujeta a confidencialidad, derechos de autor o cualquier otro derecho establecido a favor de terceros que impidan o limiten la entrega de información, debe ser considerada de buena fe como confidencial y tratada conforme a ello.
 - c. Exigir al Suministrador el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe para apoyar a esta tarea, a los buses e instalaciones que emplee para el desarrollo del objeto del contrato, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en dicho instrumento, así como del cumplimiento de la normativa vigente. Dicho personal portará su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores de fiscalización y supervigilancia que correspondan según el caso.
 - d. Informar al proveedor de servicios complementarios de administración financiera del Sistema, el monto y la procedencia de los pagos que deban realizarse al Suministrador en virtud de este contrato.
 - e. Impartir al Suministrador y a los restantes integrantes del Sistema, las instrucciones que se requieran para velar por la calidad y continuidad de los servicios dentro del marco del contrato, y para su correcta ejecución.
 - f. Recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento del Sistema que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte.
 - g. Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.
 - h. Acordar con los diferentes integrantes del Sistema modificaciones a los contratos que los regulan, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.
 - i. Realizar y gestionar, en el marco de sus atribuciones, las acciones que la buena práctica le indique para velar por la disminución de la evasión.
 - j. En general, fiscalizar que el Suministrador cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en este contrato.

21.2. Administrador del Contrato

El Ministerio ejercerá las siguientes funciones a través del Administrador del Contrato:

- (i) Instar por la correcta ejecución del contrato, apoyar al Suministrador y proponer acciones que contribuyan a una mejora continua de la calidad del servicio.
- (ii) Desarrollar labores de control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato.
- (iii) Informar periódicamente al Suministrador del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos previstos en el contrato.
- (iv) Poner a disposición del Suministrador la información que obre en poder del Ministerio, y que el Suministrador pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del contrato y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregarse de conformidad a la normativa vigente.

- (v) Determinar, sobre la base de la información proporcionada por el Sistema, el monto y la procedencia de los pagos que deben realizarse al Suministrador en virtud de este contrato, e informar de ello periódicamente al Suministrador.
- (vi) Analizar los documentos que, de conformidad al contrato deba presentar el Suministrador; solicitar aclaraciones o enmiendas y proponer a la Subsecretaría de Transportes su aprobación, rechazo o modificación, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos previstos en el contrato.
- (vii) Brindar asistencia al Suministrador mediante el establecimiento de mesas técnicas de trabajo, individuales o colectivas con otros actores del Sistema, orientadas al cumplimiento de los fines previstos en el contrato y en los demás contratos que conforman el Sistema. Esta asistencia no limitará o restringirá la responsabilidad del Suministrador por la correcta y adecuada prestación de los servicios comprometidos de conformidad al contrato.
- (viii) Realizar diagnósticos sobre la ejecución del contrato y proponer a la Subsecretaría de Transportes las modificaciones que corresponda.
- (ix) Proponer a la Subsecretaría de Transportes la aplicación de las multas establecidas en el contrato.
- (x) Llevar el registro de las comunicaciones entre las partes, conforme al procedimiento que dicte el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo.
- (xi) Integrar mesas de trabajo y equipos de coordinación de contingencias.
- (xii) Cualquiera otra establecida en el presente contrato.

21.3. Mecanismos de supervisión

El Ministerio, directamente o a través de la DTPM, podrá supervisar, verificar y/o fiscalizar las actividades del Suministrador relacionadas con la ejecución del contrato, a través de cualquiera de los mecanismos descritos a continuación.

- (i) **Observadores.** El MTT, mediante observadores designados de su personal o terceros contratados al efecto, podrá efectuar análisis y diagnósticos financieros, operativos y/o técnicos, y supervisar las distintas obligaciones que corresponden al Suministrador.
- (ii) **Inspectores Fiscales.** El MTT a través de sus inspectores, así como de funcionarios municipales y Carabineros de Chile en los casos en que corresponda, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones y exigencias contenidas en este contrato, así como las demás que les encomienden las leyes.
- (iii) **Otros.** Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el Ministerio y que resulte idóneo para controlar la ejecución del contrato, por ejemplo, la telemetría de datos del sistema de diagnóstico a bordo de los buses.

21.4. Deber de Informar

- (i) Sin perjuicio de las facultades generales para solicitar información que se establecen en el contrato, el Suministrador deberá entregar al Administrador del Contrato, y sin que la enumeración sea taxativa, la información que más adelante se indica, en la oportunidad y en los términos que para cada caso se establece, según corresponda:
 - a. Copia actualizada del Registro de Socios o Accionistas, dentro de los diez (10) primeros días de vigencia del Contrato, así como dentro de los diez (10) días siguientes de haber ocurrido cualquier cambio en dicho registro.
 - b. En un plazo no superior a diez (10) días contados desde la fecha de ocurrencia de los siguientes hechos:
 - i. Modificación de los estatutos del Suministrador.
 - ii. Todo acto jurídico y/o contrato que modifique la administración del Suministrador.

- c. Información financiera semestral del Suministrador, presentada en el formato FECU exigido por la Comisión para el Mercado Financiero. Esta información deberá incluir el balance general, estado de resultados, estado de flujo efectivo y las notas explicativas a los estados financieros y ser entregado dentro de los sesenta (60) días siguientes al cierre del mes de diciembre y junio de cada año. En las notas de dichos estados se deberán señalar los ingresos de explotación, identificando las fuentes de estos ingresos, y los costos de explotación, identificando y detallando sus principales partidas.
 - d. Informar al Ministerio de toda circunstancia o hecho esencial que afecte al Suministrador Para estos efectos, se entenderá por circunstancia o hecho esencial todo aquello que el Ministerio razonablemente requiera para velar por la correcta ejecución del contrato.
 - e. Reporte semestral de toda obligación comercial con terceros que se mantenga impaga por más de sesenta (60) días contados desde su vencimiento o supuesto vencimiento, con indicación del monto, terceros afectados (acreedores, garantes, codeudores, etc.), causa, motivos de la mora, descripción de la impugnación al cobro o demanda, según corresponda, y aquella información que sea razonable entregarle al Ministerio para el debido entendimiento de la situación, así como de toda demanda o cobro, judicial o extrajudicial, iniciado por terceros en contra del Suministrador por obligaciones impagas de cualquier índole. El reporte deberá entregarse dentro de los quince (15) primeros días del mes de junio y del mes de diciembre.
 - f. Declaración jurada mensual del representante legal del Suministrador, sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales y de salud de sus trabajadores, adjuntando el correspondiente Certificado de Antecedentes Laborales y Previsionales emitido por la Dirección del Trabajo. Estos antecedentes deberán ser entregados dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.
 - g. Informe mensual de subcontratación de servicios, en caso que corresponda, indicando nombre y RUT del subcontratado, además de la identificación del servicio objeto del subcontrato (por ejemplo, certificación del mantenimiento). Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.
 - h. Informe mensual de fallas cubiertas por garantía y de repuestos solicitados por los Operadores de Buses. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.
 - i. El Suministrador deberá proporcionar al Administrador del Contrato, dentro del plazo de quince (15) días desde que éste lo solicite, cualquier otra información. El Administrador del Contrato en casos fundados, y a solicitud del Suministrador podrá ampliar dicho plazo.
- (ii) Toda la información que se deba entregar al Administrador del Contrato será proporcionada en medios electrónicos, tales como, discos compactos, pendrives, archivos magnéticos, salvo que expresamente se solicite en otro formato o que atendida la naturaleza de la solicitud deba ser entregada en papel.
 - (iii) El MTT, a través del Administrador del Contrato, podrá solicitar la complementación y/o aclaración de la información entregada por el Suministrador. Del mismo modo, podrá liberar al Suministrador de la entrega de alguna de la información solicitada en esta cláusula, de estimarse que no se requiere por razones fundadas, lo cual le será notificado al Suministrador con la debida antelación.

22. RELACIONES CON EL OPERADOR DE BUSES

22.1. Relaciones entre el Suministrador y el Operador de Buses

- (i) Las relaciones entre el Suministrador y el Operador de Buses respectivo se ajustarán a lo dispuesto en el contrato, en el acta de formalización y a las instrucciones que al efecto pueda impartir el MTT.
- (ii) Cualquier duda o dificultad, conflicto, disputa o diferencia que surja entre el Suministrador y el Operador de Buses respectivo con motivo del presente contrato, deberá preferentemente ser resuelta de común acuerdo entre aquellos. Para ello, deberán considerar los principios que informan este contrato, dispuestos en la cláusula 3.2. de este instrumento, particularmente, los principios de calidad del servicio y de continuidad del Sistema, como también aquellos dispuestos en el contrato de concesión o en el instrumento que regule la operación del Operador de Buses respectivo.

22.2. Mesas Técnicas de Trabajo

- (i) El MTT, el Suministrador y el Operador de Buses respectivo constituirán mesas técnicas de trabajo, destinadas a gestionar el contrato y facilitar las relaciones entre el Suministrador y el Operador de Buses.
- (ii) Integrarán las mesas técnicas de trabajo, al menos,
 - a. El o los Administradores de Contrato del Contrato de Suministro y del Contrato de Concesión respectivos y/o personal designado por el MTT para ello;
 - b. Una persona designada por el Suministrador;
 - c. Una persona designada por el Operador de Buses respectivo.

Las mesas técnicas de trabajo se llevarán a cabo regularmente cada dos (2) meses, o con aquella frecuencia que defina el MTT, o en la oportunidad que, de oficio o a petición del Suministrador o del Operador de Buses, establezca el MTT y sesionarán las veces que estimen conveniente dentro del plazo de diez (10) días hábiles, plazo que podrá ampliarse por el MTT en caso que lo estime pertinente. A las sesiones podrán asistir, como invitados, personal técnico interno o externo del Suministrador, del Operador de Buses y/o del MTT, que pueda aportar información relevante para el análisis de las materias sometidas a conocimiento de la mesa técnica de trabajo.

- (iii) Las mesas técnicas de trabajo quedarán sujetas a una pauta definida por el MTT, y en ellas podrán conocerse aquellas materias de interés común para el Suministrador y el Operador de Buses. Para ello, el Suministrador y el Operador podrán proponer por escrito al Ministerio los temas que quieran tratar en la mesa, con una antelación de al menos cinco (5) días hábiles a la fecha previamente fijada por el MTT.
- (iv) Con todo, el Ministerio podrá descartar entre los temas propuestos, aquellos que carezcan de fundamento suficiente, no afecten el correcto y oportuno cumplimiento del contrato, o no corresponda revisarlos en esta instancia por cualquier otra razón debidamente fundada.
- (v) Ante la necesidad de esclarecer determinadas materias, el Ministerio podrá ordenar la contratación de terceros, peritos o expertos, con cargo a los ingresos del Suministrador y/o el Operador de Buses respectivo, teniendo en consideración quién o quienes promuevan la intervención.
- (vi) El o los Administradores de Contrato o el personal que fuere designado por el MTT para integrar la mesa técnica de trabajo levantará -dentro del término de cinco (5) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo para sesionar referido en literal (ii) precedente-, un acta de los temas abordados, de los compromisos asumidos por el Suministrador y/o el Operador de Buses, si los hubiere, así como cualquier otra información que el MTT estime relevante consignar. Los acuerdos y compromisos asumidos son de carácter vinculante para el Operador de Buses y el Suministrador y su cumplimiento no se suspenderá por la interposición posterior de reclamaciones o recursos.

22.3. Conflictos entre el Suministrador y el Operador de Buses

- (i) Deberá el Suministrador dar cuenta al MTT de cualquier conflicto que surja entre él y el Operador de Buses, que se produjere en el marco de la ejecución de este contrato y/o del contrato de concesión (o del instrumento jurídico que regule al Operador de Buses, si fuere distinto) y que no pudiere ser resuelto entre ambos o en las mesas técnicas de trabajo.
- (ii) El Suministrador se obliga a no iniciar ningún tipo de contienda judicial o arbitral en contra del Operador de Buses, sin informar previamente al MTT. Adicionalmente, en caso de iniciarse una eventual contienda judicial o arbitral, el Suministrador deberá informar de manera precisa sobre ello al Ministerio tan pronto hubiera promovido la contienda judicial o arbitral en cuestión.

22.4. Resolución de Conflictos entre el Suministrador y el Operador de Buses

- (i) Cualquier dificultad o controversia que se produzca entre el Suministrador y el Operador de Buses respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución del contrato o que guarde relación con éste y que no haya podido resolverse de acuerdo a lo dispuesto en las cláusulas 22.1 y 22.2, será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.
- (ii) El Suministrador y el Operador deberán conferir en el Acta de Formalización, poder especial irrevocable a la Cámara de Comercio de Santiago A.G., para que, a petición escrita de cualquiera de ellas, designe a un árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y de derecho en cuanto al fallo, de entre los integrantes del cuerpo arbitral del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago.
- (iii) En contra de las resoluciones del árbitro no procederá recurso alguno. El árbitro queda especialmente facultado para resolver todo asunto relacionado con su competencia y/o jurisdicción.
- (iv) El Suministrador deberá informar al MTT dentro de tres (3) días, de todo proceso contencioso que promueva en cualquier sede, en contra del Operador de Buses por conflictos que surjan del presente contrato o que guarden relación con éste.

TÍTULO V: GARANTÍAS Y SANCIONES

23. GARANTÍAS DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO

23.1. Obligación de Entregar Garantías

Con el objeto de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones objeto de este contrato, el Suministrador deberá entregar dos (2) garantías de fiel cumplimiento del contrato, en la forma y oportunidad que se regula a continuación.

23.2. Características, monto y oportunidad de entrega de las Garantías

- (i) En el acto de suscripción del contrato y previa conformidad del Ministerio, el Suministrador entregará una primera garantía de fiel cumplimiento del contrato, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 6.3 de las bases de licitación.
- (ii) Una vez que el Suministrador reciba un requerimiento formal de buses a través de una orden de suministro, deberá reemplazar la primera garantía de fiel cumplimiento por una segunda garantía de fiel cumplimiento, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes contados desde la notificación de la orden de suministro, que caucionará todas las obligaciones referidas al contrato. Esta garantía podrá consistir en una boleta bancaria o en una póliza de seguro, y deberá cumplir las condiciones que se indican en los numerales siguientes.
- (iii) En caso que se trate de una boleta bancaria, esta deberá ser emitida en Santiago de Chile, por un banco con sucursal en Chile, nominativa, no endosable, irrevocable, pagadera a la vista y al sólo requerimiento de la Subsecretaría de Transportes. Si el Suministrador opta por hacer entrega de una póliza de seguro, ésta deberá, además, ser de ejecución inmediata, sin liquidador, ni cláusula de arbitraje, emitida por una compañía aseguradora inscrita en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile. En este caso, el Suministrador deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente.
- (iv) En ningún caso podrá quedar sometido el cobro de la garantía a la ratificación de un banco extranjero, mandante o tomador beneficiario, lo que deberá ser declarado por la entidad emisora expresamente en el referido instrumento.
- (v) La glosa de la garantía será: "Para garantizar el fiel cumplimiento del Contrato de Suministro de Buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano".
- (vi) Los datos del beneficiario o asegurado, según corresponda, son los siguientes:
 - SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
 - Rol Único Tributario: 61.212.000-5
 - Giro: SERVICIO PÚBLICO
 - Dirección: AMUNÁTEGUI N°139, SANTIAGO
- (vii) La segunda garantía de fiel cumplimiento deberá entregarse parcializada. En el caso de las boletas bancarias, deberán estar constituidas por cuatro (4) boletas, de igual monto. Tratándose de pólizas, éstas deberán permitir hacerlas efectivas por el total del monto asegurado o parcialmente. La vigencia mínima de la garantía de fiel cumplimiento del contrato será de quince (15) meses a partir de la fecha de entrega de la misma, plazo luego del cual deberá renovarse según lo dispuesto en la cláusula 23.3.
- (viii) En los primeros años de vigencia del contrato el monto de la segunda garantía de fiel cumplimiento ascenderá a un diez por ciento (10%) del valor del total de las cuotas de flota de todos los buses contenidos en cada una de la o las órdenes de suministro. Con posterioridad al cumplimiento íntegro de la obligación de *overhaul* o mantenimiento de media vida del bus aplicable a todos los buses suministrados, de acuerdo a la cláusula 9.1, el monto de la segunda garantía de fiel cumplimiento ascenderá a un seis por ciento (6%) del valor del total de las cuotas de flota de los buses contenidos en la o las órdenes de suministro, de conformidad al valor de cuota de flota descrito en las condiciones particulares de contratación.

23.3. Renovación de la Garantía

(i) Por vencimiento

La garantía de fiel cumplimiento del contrato deberá renovarse al menos con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento, en caso de que corresponda. La garantía de fiel cumplimiento para el último año de vigencia del contrato deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos doce (12) meses a la fecha de término del contrato.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder.

(ii) Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la garantía de fiel cumplimiento del contrato, el Suministrador deberá entregar al MTT, dentro de los treinta (30) días siguientes, una nueva garantía por el mismo monto y términos que restituya la anterior.

Entregadas al MTT las garantías referidas en esta cláusula, éste instruirá al Banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del MTT, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el MTT ordene su transferencia.

23.4. Ejecución de la Garantía

- (i) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato podrá dar lugar al cobro de las garantías que obren en poder del Ministerio.
- (ii) La falta de renovación de la garantía de fiel cumplimiento constituirá un incumplimiento del contrato y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro inmediato de las garantías que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato.
- (iii) Asimismo, la garantía podrá hacerse efectiva en caso de que el Suministrador no pague las multas ejecutoriadas de conformidad al contrato y/o cuando se hubiere dispuesto la caducidad del contrato.
- (iv) En todo caso, esta garantía constituye una evaluación anticipada de los perjuicios que sufre el Estado como consecuencia del incumplimiento del contrato por parte del Suministrador. La garantía deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue la Subsecretaría de Transportes.
- (v) El cobro o ejecución de la garantía se realizará de manera proporcional a la entidad o gravedad del incumplimiento.
- (vi) Lo anterior, no obsta al ejercicio de las demás acciones contempladas en el ordenamiento jurídico.

24. Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales

Cuando la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales, los Tribunales de Justicia u otro organismo competente determinen, mediante el respectivo documento, que existe incumplimiento de la obligación de pago de una o más remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, que correspondan a los trabajadores del Suministrador por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, el Ministerio podrá ejecutar la garantía regulada a continuación.

24.1. Características de la Garantía

- (i) En el acto de suscripción del contrato, el Suministrador entregará una garantía de cumplimiento de las obligaciones laborales con sus trabajadores, por un monto total de UF 1.000 (mil Unidades de Fomento).
- (ii) Esta garantía deberá cumplir los requisitos indicados en los numerales (iii), (iv) y (vi) de la cláusula 23.2.
- (iii) La glosa de la garantía será: "Para garantizar el fiel cumplimiento de las obligaciones laborales y de seguridad social".
- (iv) La garantía de cumplimiento de las obligaciones laborales deberá cubrir toda la vigencia del contrato, más doce (12) meses posteriores al término de dicha vigencia. Para ello, la garantía podrá estar compuesta de uno o más instrumentos, cada uno de los cuales no podrá tener una vigencia inferior a doce (12) meses. La garantía para el último año de vigencia del contrato deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos doce (12) meses a la fecha de término del contrato.

24.2. Renovación de la Garantía

(i) Por vencimiento

La garantía deberá renovarse con una anticipación de al menos treinta (30) días a su vencimiento.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT cobrará las garantías que obren en su poder.

(ii) Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la garantía de cumplimiento de obligaciones laborales, el Suministrador deberá entregar al MTT, dentro de los treinta (30) días siguientes, una nueva garantía por el mismo monto y términos que restituya la anterior.

Entregadas al MTT las garantías referidas en esta cláusula, éste instruirá al banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del MTT, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el MTT ordene su transferencia.

24.3. Ejecución de la Garantía

- (i) El no cumplimiento íntegro de la obligación de renovación de la garantía constituirá un incumplimiento del contrato y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro de las garantías que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato, según lo previsto en la cláusula 25.5.
- (ii) En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, según lo determine la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales o los Tribunales de Justicia competentes, mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada, que correspondan a los trabajadores del Suministrador por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, y previo a la ejecución de la garantía, el Ministerio requerirá al Suministrador el pago de la(s) remuneración(es) y/o cotización(es) impaga(s) dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación. Trascurrido dicho plazo sin que éste haya acreditado el pago antes referido, el Ministerio podrá ejecutar el cobro de la(s) garantías(s).

25. APLICACIÓN DE SANCIONES

25.1. Facultad para sancionar

- (i) El Ministerio podrá aplicar las sanciones que se establecen en esta cláusula, multas o la caducidad del contrato, en caso de verificarse un incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el Suministrador en virtud del presente contrato, de acuerdo a lo indicado en los apartados siguientes, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.
- (ii) En caso de infracción a las obligaciones del Suministrador, el Ministerio, a través del Administrador de Contrato, podrá discrecionalmente otorgar un período de cura previo a la aplicación de sanciones, con el fin de que el Suministrador corrija el incumplimiento dentro del plazo prudencial señalado por aquél. Para estos efectos, el Ministerio podrá considerar el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la conducta del Suministrador, la voluntad de reparar el mal causado, entre otros criterios.
- (iii) Asimismo, el Suministrador podrá adoptar medidas para mitigar los efectos de las infracciones cometidas. Por ejemplo, en caso de incumplimiento del plazo de aceptación de los buses, el Suministrador podrá proveer buses por medio de arriendo u otra vía que estime conveniente, a su costo, previa autorización del MTT.
- (iv) Las sanciones establecidas en este contrato serán aplicables al Suministrador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un dependiente o tercero. Por lo tanto, el Suministrador será responsable directa e indirectamente y en forma indelegable de todos los aspectos a que se obliga por medio del contrato, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra.

25.2. Multas

- (i) Considerando que no todos los incumplimientos de las obligaciones asumidas por el Suministrador revisten igual gravedad, las multas han sido organizadas en seis niveles (del 1 al 6), en orden de menor a mayor gravedad ("niveles"), y para cada nivel se ha determinado un rango, conforme se indica en la Tabla 2 siguiente. Los rangos asignados a cada uno de los referidos niveles se establecen a continuación:

Tabla 2: Rangos de multas (UF)

Nivel	Rango de multas (UF)
Nivel 1	Desde 1 hasta 7 UF
Nivel 2	Desde 8 hasta 14 UF
Nivel 3	Desde 15 hasta 50 UF
Nivel 4	Desde 51 hasta 300 UF
Nivel 5	Desde 301 hasta 500 UF
Nivel 6	Desde 501 hasta 1.500 UF

- (ii) El Ministerio determinará el monto de la multa dentro del rango del nivel correspondiente. Para ello, el Ministerio podrá considerar el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la idoneidad y necesidad de la medida, la conducta del Suministrador, la voluntad de reparar el mal causado, entre otros criterios.
- (iii) En caso de reincidencia en una infracción durante un mismo año calendario, el Ministerio podrá aplicar a dicha infracción el nivel de multa inmediatamente superior al señalado en las tablas que se regulan en la cláusula 25.2.1., teniendo presente para ello la naturaleza y gravedad de la infracción.

25.2.1. Incumplimiento de las obligaciones asumidas por el Suministrador y nivel de multas aplicable

Con independencia de las causales de término anticipado del contrato, y de las medidas adicionales que para cada caso pueda el contrato disponer, a continuación, se indican los casos en que el Ministerio estaría facultado para aplicar una multa, agrupados según su materia.

(i) Incumplimiento de obligaciones previas al proceso de aceptación de los buses.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No pagar íntegra y oportunamente el porcentaje de capital requerido en la cláusula 7.3(v).	5	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
b)	Incumplimiento de alguna de las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que haya sido requerida por el Ministerio durante el proceso de alistamiento, dentro del marco del presente contrato.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
c)	Incumplimiento de el o los plazos establecidos en la orden de suministro para la aceptación de los buses por sobre un 7% de los buses contenidos en la respectiva orden de suministro.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus que incurra en ella.
d)	Incumplimiento de el o los plazos establecidos en la orden de suministro para la aceptación de los buses de un número de buses menor o igual al 7% de los buses contenidos en la respectiva orden de suministro por un plazo superior a 20 días hábiles.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus que incurra en ella.
e)	Incumplimiento de la obligación de formalización del vínculo jurídico, establecida en la cláusula 13.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
f)	Cualquier otro incumplimiento al contrato respecto de las obligaciones previas al proceso de aceptación de los buses, y que no se encuentre expresamente sancionado en los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus que incurra en ella.

(ii) Incumplimiento de obligaciones posteriores a la aceptación de los buses.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Incumplimiento de la obligación de realizar el <i>overhaul</i> o mantenimiento de media vida del bus, en la forma y plazos pertinentes, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 9.1.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus que incurra en ella.
b)	Cualquier otro incumplimiento al contrato respecto de las obligaciones posteriores al proceso de aceptación de los buses, y que no se encuentre expresamente sancionado en el literal anterior de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus que incurra en ella.

(iii) Incumplimiento de obligaciones relacionadas con la entrega de información.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No proporcionar al Ministerio los antecedentes que éste le solicitare, dentro de los plazos que éste hubiere fijado, o bien, negarse derechamente a entregarlos.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
b)	La presentación de antecedentes inexactos que: (i) afecten las condiciones económicas y/u operativas del contrato, y/o (ii) que induzcan al Ministerio a disponer medidas innecesarias, incorrectas o improcedentes, o a no disponer medidas debiendo haberlo hecho.	4	Por cada vez que se verifique la conducta.
c)	Cualquier otro incumplimiento al contrato respecto de obligaciones relacionadas con la entrega de información, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

- (iv) Incumplimiento de obligaciones relacionadas con el personal del Suministrador y del Operador de Buses.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Cualquier incumplimiento al contrato relacionado con el personal del Suministrador, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 16.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada trabajador, según corresponda.
b)	No realizar íntegra y oportunamente las acciones de capacitación, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 15.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada trabajador afectado.
c)	Cualquier otro incumplimiento al contrato respecto de obligaciones relacionadas con el personal del Suministrador o el Operador de Buses, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada trabajador, según corresponda.

- (v) Incumplimiento de obligaciones relacionadas con los servicios complementarios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No suscribir íntegra y oportunamente el o los contratos que deban celebrarse de conformidad a lo previsto en la cláusula 14.	2	Por cada vez se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
b)	Cualquier otro incumplimiento al contrato respecto de obligaciones relacionadas con los servicios complementarios, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en el literal anterior de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

- (vi) Incumplimiento de otras obligaciones

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio, el DTPM o el Administrador de Contrato de acuerdo con lo establecido en el contrato, con exclusión de las instrucciones impartidas por el MTT en virtud de requerimientos de información.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
b)	Cualquier incumplimiento a lo dispuesto en la cláusula 17 sobre subcontratación.	1	Por cada vez que se verifique la conducta.
c)	Cualquier otro incumplimiento al contrato, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla, o en las tablas precedentes esta cláusula.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus que incurra en la conducta.

25.3. Procedimiento para la aplicación de multas

- (i) En caso de constatar la existencia de una infracción, ya sea atribuible a acción u omisión, sancionable con multa, el Ministerio formulará cargos al Suministrador a través del correspondiente acto administrativo, con expresa mención de los hechos y antecedentes en que se funda, así como de la multa que resultaría aplicable.
- (ii) El Suministrador tendrá cinco (5) días hábiles contados desde la notificación de la formulación de cargos para oponerse y presentar sus descargos al Administrador del Contrato.
- (iii) En el evento que el Suministrador presente descargos dentro del plazo establecido en el numeral (ii) precedente, y solicite en sus descargos medidas probatorias, el Ministerio dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que se conceda no podrá ser superior a diez (10) días hábiles. Las pruebas rendidas se apreciarán de acuerdo a las reglas de la sana crítica conforme lo disponen el inciso final del artículo 3° *octies* de la Ley N°18.696 y el artículo 10 de la Ley N°20.378. La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las

alegaciones y defensas del Suministrador y, aplicará la sanción, sobreseimiento o absol verá, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los treinta (30) días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

- (iv) Las resoluciones dictadas durante el procedimiento regulado en la presente cláusula deberán notificarse en el domicilio del Suministrador indicado en el contrato.
- (v) En todo lo no previsto, se aplicará lo dispuesto en el artículo tercero *octies* de la ley 18.696 y en el artículo 10 de la Ley N°20.378, y supletoriamente las normas establecidas en la Ley N°19.880.

25.4. Pago de las Multas, tope máximo mensual y acumulación

- (i) Las multas deberán ser pagadas por el Suministrador conforme a los plazos y términos señalados en la resolución fundada que las imponga, una vez que ésta se encuentre ejecutoriada, es decir, una vez que (i) hayan transcurrido los plazos para reclamar administrativamente de dicha resolución, sin que ello se hubiese realizado; o bien, (ii) si habiéndose reclamado administrativamente de dicha resolución, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N°19.880, dichas reclamaciones se hubiesen rechazado, o incluso, en el evento de que se hubiesen acogido sólo en cuanto a modificar el monto o concepto de la multa, pero no su aplicación. Lo anterior, es sin perjuicio de las demás acciones que estime procedente realizar el Suministrador.
- (ii) El pago de las multas impuestas se podrá efectuar mediante un depósito en la cuenta corriente que se indique en la resolución pertinente o mediante la rebaja o disminución de los ingresos mensuales a que tenga derecho el Suministrador según lo dispuesto en la cláusula 18 del contrato, conforme se indique en la resolución fundada que imponga la multa, en una cantidad equivalente al monto de la o las multas, calculado según el valor que tenga la unidad de fomento al día de efectuarse el depósito o la respectiva rebaja y se transferirá dicho monto a la cuenta que defina el MTT, salvo en lo que se refiere a las multas a beneficio fiscal.
- (iii) No obstante, lo indicado en el literal (ii) anterior, si para un mes determinado el total de las multas y descuentos excediere al cinco por ciento (5%) del valor de las cuotas de flota de un mes correspondientes al total de buses disponibles para dicho mes, solo se descontará o rebajará de los ingresos un monto equivalente al cinco por ciento (5%) del valor de las cuotas de flota de un mes correspondientes al total de buses disponibles para dicho mes, y el saldo restante se rebajará en los meses siguientes hasta completar el pago total de la multa. Lo anterior, con el fin de no interrumpir el flujo de los pagos a que pudiera encontrarse obligado el Suministrador en favor de sus financistas.

El tope máximo mensual no aplicará durante el periodo en que el Suministrador no tenga derecho a percibir el pago de las cuotas de flota, según lo dispuesto en la cláusula 18.2. El no pago de las multas ordenadas habilitará al Ministerio para el cobro de la garantía de fiel cumplimiento del contrato, sin perjuicio de las demás acciones que fueren procedentes.

25.5. Caducidad

La caducidad del contrato podrá ser declarada fundadamente por el Ministerio en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del Suministrador, en particular y sin ser excluyente, en los casos siguientes:

- (i) Modificación del objeto social de la sociedad sin contar con la autorización previa del Ministerio, salvo que se trate de una modificación destinada exclusivamente a incorporar o ajustar el objeto social al desarrollo de las actividades conexas previstas en los puntos 2.2 y 2.3.
- (ii) Cesión del contrato, sin autorización previa y expresa del Ministerio.
- (iii) Incumplimiento de alguna de las declaraciones establecidas en el punto 6.1.
- (iv) Incumplimiento grave de la obligación de reposición o reemplazo de buses, prevista en la cláusula 10.2.
- (v) Cometer dos (2) o más faltas graves de indisponibilidad por garantías en un periodo de dos (2) meses consecutivos o, tres (3) faltas graves de indisponibilidad por garantías

durante un año calendario. Se considera una falta grave de indisponibilidad por garantías cuando un Suministrador mantiene:

- a. En el caso de haber suministrado al Operador correspondiente un número de buses menor o igual a trescientos, se considerará como falta grave cuando veinte (20) o más buses de la flota suministrada se encuentren indisponibles por defectos asociados a garantías durante al menos diez (10) días consecutivos.
 - b. En el caso de haber suministrado al Operador correspondiente un número de buses mayor a trescientos, se considerará como falta grave cuando más de un siete por ciento (7%) de la flota suministrada a un mismo Operador, se encuentre indisponible por defectos asociados a garantías durante diez (10) días consecutivos.
- (vi) Más de un veinte por ciento (20%) de la flota aceptada presenta graves disconformidades con respecto a las especificaciones técnicas, durante el primer año de vigencia del contrato.
- (vii) No cumplir oportunamente con la obligación de entregar, renovar, reemplazar o restituir, según corresponda, la o las garantías de fiel cumplimiento del contrato y/o la garantía de cumplimiento de las obligaciones laborales.
- (viii) La presentación de antecedentes inexactos que afecten de manera relevante las principales condiciones económicas y operativas del contrato.
- (ix) Acumulación de multas y/o descuentos, cuya aplicación se encuentre ejecutoriada, por un monto superior al diez por ciento (10%) del valor del total de las cuotas de flota de todos los buses contenidos en las órdenes de suministro, de conformidad al valor de cuota de flota descrito en las condiciones particulares de contratación, dentro de doce (12) meses corridos, es decir, los doce (12) meses inmediatamente anteriores a la fecha de cálculo.
- (x) No cumplir con la obligación de entregar oportunamente el certificado de homologación del bus ofertado, que acredite el cumplimiento de la normativa aplicable y de las especificaciones técnicas de las bases, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 7.2. del contrato.

25.6. Procedimiento para la aplicación de la caducidad

- (i) En caso de constatar la existencia de una conducta sancionable con la caducidad, el Ministerio formulará cargos al Suministrador.
- (ii) El Suministrador tendrá un plazo no inferior a cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos. En caso de que el Suministrador solicite en sus descargos medidas probatorias, el Ministerio dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que se conceda no podrá ser superior a diez (10) días hábiles. Las pruebas rendidas se apreciarán en conciencia conforme lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley N°19.880.
- (iii) La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del Suministrador y, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los treinta (30) días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.
- (iv) Las resoluciones dictadas durante el procedimiento regulado en la presente cláusula deberán notificarse en el domicilio del Suministrador indicado en el contrato.
- (v) En todo lo no previsto en esta cláusula, se aplicarán las normas establecidas en el artículo 3° de la ley 18.696, y en la Ley N°19.880.

TÍTULO VI: TERMINACIÓN ANTICIPADA Y CONTINUIDAD OPERACIONAL

26. CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO

26.1. El presente contrato terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo establecido en la cláusula 5, y de manera anticipada podrá terminar o terminará, según corresponda, por cualquiera de las siguientes causales:

- (i) Falta de requerimiento: Si un Suministrador no recibiera órdenes de suministro en el plazo inicial o ampliado señalado en la cláusula 7.3, el contrato de prestación del servicio complementario de suministro de buses terminará *ipso jure*, sin derecho a indemnización alguna en favor del Suministrador.
- (ii) Mutuo Acuerdo. En caso de término del contrato de común acuerdo, el acuerdo suscrito deberá hacer referencia expresa a la situación laboral y a las obligaciones de seguridad social de los trabajadores, devengadas hasta el último día del mes anterior al acuerdo. En caso de deudas pendientes, el Suministrador será directamente responsable, y el monto adeudado deberá ser descontado de toda suma que por este concepto perciba desde el Estado. No podrá haber mutuo acuerdo sino hasta que estén pagadas las cotizaciones previsionales.
- (iii) Caducidad. Determinada por el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 25.5 del contrato.
- (iv) Tener el Suministrador la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la ley N° 20.720.
- (v) Incumplimiento grave y reiterado del Suministrador de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores. Para estos efectos se entenderán como vulneraciones de este tipo:
 - a. Los atrasos u omisiones en el pago de remuneraciones que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.
 - b. Los atrasos u omisiones en el pago de cotizaciones previsionales o de salud que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.
 - c. La existencia de cinco (5) o más sentencias judiciales condenatorias ejecutoriadas en cada una de las siguientes materias, esto es:
 - i. Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a los derechos fundamentales del trabajador.
 - ii. Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a las normas sobre jornada de trabajo, remuneraciones, cotizaciones y feriados.
 - iii. Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por vulneraciones a las normas sobre protección a la maternidad.
 - iv. Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por prácticas antisindicales o infracciones a las normas sobre libertad sindical.

Para efectos de lo dispuesto en este numeral se considerarán sólo aquellos juicios y procedimientos iniciados a raíz de hechos o conductas ocurridas desde la vigencia del contrato.

- (vi) Decreto Supremo. Fundado en el interés público, expedido a través del Ministerio en los términos previstos en el artículo 3° *septies* de la Ley N°18.696. La indemnización respectiva se determinará conforme al procedimiento establecido en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504, sin que sea aplicable a su respecto lo señalado en los incisos primero y segundo de esa disposición.
- (vii) Cambio de Control. En caso de cambio o sustitución de uno o más socios o de la propiedad accionaria del Suministrador, realizado durante la vigencia del contrato que implique, por sí o en combinación con una o más enajenaciones anteriores, un cambio de controlador, entendido en los términos dispuestos en el artículo 97 de la Ley

N°18.045, sin la autorización del Ministerio, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

El MTT autorizará o denegará la transferencia de acciones que impliquen un cambio de control por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. La presente prohibición de enajenación de acciones será inscrita en el registro de accionistas del Suministrador de conformidad con el artículo 23 de la Ley N°18.046, de sociedades anónimas.

Un cambio en la propiedad de los socios del Suministrador, en caso de tratarse de una sociedad de personas, también generará las consecuencias señaladas precedentemente, si implica un cambio de controlador y se realiza sin autorización del MTT.

- (viii) Disminución del Capital Social sin autorización previa del MTT. En este caso el MTT podrá también cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato. El MTT autorizará o denegará la disminución de capital por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud.

26.2. El Suministrador no podrá dar término unilateral al Contrato, excepto en los siguientes casos:

- (i) Cuando, por un lapso continuo de seis (6) meses, el Suministrador no hubiere recibido íntegramente los ingresos a que se refiere el punto 18.2. por causales atribuibles al MTT o al administrador financiero del Sistema. De esta manera, no se considerará como causal el pago de un monto menor al definido en el contrato por cobro de multas atribuibles al Suministrador; y/o
- (ii) Cuando, la acumulación de saldos adeudados alcance un valor equivalente a los ingresos correspondientes a dos (2) meses, según el promedio de los seis (6) meses anteriores a la fecha de presentación de la solicitud. Para la contabilización de saldos adeudados sólo serán considerados aquellos que hayan ocurrido por pagos menores a los comprometidos en el contrato por causales atribuibles al MTT o al administrador financiero del Sistema. De esta manera, no se considerará como saldos adeudados aquellos causados por la aplicación de descuentos o el pago de un monto menor al comprometido en el contrato por cobro de multas atribuibles al Suministrador.

Una vez recibida la solicitud correspondiente, el Ministerio tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre ella. Sólo podrá rechazar la solicitud si no se verifica la existencia de la o las causales invocadas.

27. EFECTOS DEL TÉRMINO ANTICIPADO

En caso de verificarse el término anticipado del contrato conforme a lo previsto en la cláusula 26.1, salvo que se trate de la causal establecida en el numeral (i) de dicha cláusula, y con el objeto de velar por la continuidad de los servicios, el MTT podrá instruir la ejecución de las siguientes obligaciones, ya sea alternativa o sucesivamente:

- (i) Obligación de continuar con la prestación de servicios: El Suministrador estará obligado a continuar con la prestación de los servicios del contrato, en caso de que el MTT lo requiera, por el período que determine el Ministerio, el que no podrá ser inferior a seis (6) meses desde la fecha en que la resolución que ponga término anticipado al contrato esté totalmente tramitada. Durante este periodo se pagarán al Suministrador los montos que correspondan de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 18.
- (ii) Obligación de mantener los buses en el Sistema y de tenerlos debidamente asegurados: El Suministrador estará obligado a mantener los buses en el Sistema, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 10 del contrato, lo que implica, entre otros aspectos, mantenerlos en poder del Operador de Buses a quien le hayan sido entregados, y a permitir su eventual entrega posterior a otro Operador de Buses o de Transporte, debiendo realizar las gestiones y suscribir los documentos que pudieren ser necesarios para esos efectos, dentro del plazo de veinte (20) días hábiles desde la instrucción dada por el Ministerio en ese sentido. En este caso, el Suministrador mantendrá adicionalmente las obligaciones contenidas en la cláusula 7.16., especialmente la de asegurar y mantener asegurados los buses. El resto de las obligaciones del Suministrador derivadas del presente contrato serán asumidas por quien designe el Ministerio, respecto de lo cual el Suministrador no tendrá reparo ni reclamo alguno. Lo dispuesto en este numeral (ii) se mantendrá vigente por el período que determine el Ministerio. Durante este periodo, el Suministrador tendrá derecho a un pago equivalente al 80% de la cuota de flota establecida en las condiciones particulares de contratación, por cada bus y cada mes que este se encuentre disponible en el Sistema.
- (iii) Con todo, el plazo total que instruya el MTT para la ejecución de una o más de las obligaciones referidas en los numerales precedentes, no podrá ser superior a 20 meses contados desde la total tramitación de la resolución que ponga término anticipado al contrato. Es decir, si se decretara una sola de esas obligaciones, su plazo máximo será de 20 meses contados desde la total tramitación de la resolución que ponga término anticipado al contrato; y, si se decretaran dos de esas obligaciones, la suma de sus plazos individuales no podrá exceder de 20 meses contados desde la total tramitación de la resolución que ponga término anticipado al contrato. Vencido el plazo establecido por el MTT, o transcurridos los 20 meses, según corresponda, los buses se sujetarán a lo dispuesto en la cláusula 10.4 numerales (i) y (ii) sobre disposición final de los buses.

En caso de que el MTT ejerza los derechos contenidos en los puntos (i) y (ii), se entenderá que las cláusulas del contrato que sean necesarias para el cumplimiento de esas instrucciones, sobrevivirán hasta el vencimiento del plazo que el MTT haya fijado en su instrucción. Mientras no se sobrepase el plazo máximo contenido en el punto (iii) las instrucciones podrán ser prorrogadas cuantas veces sea necesario. Las cláusulas contenidas en el Título V, sobre garantías y sanciones, se entienden como necesarias para el cumplimiento de las instrucciones.

Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad a lo señalado en la Ley N° 18.696, en caso de término anticipado del contrato, los buses podrán quedar a disposición de un administrador provisional que nombre el MTT, en cuyo caso el uso de los buses dará lugar a una indemnización, equivalente al pago indicado en el numeral (ii) precedente.

28. CESIÓN DEL CONTRATO

- (i) El Suministrador solo podrá ceder el contrato, total o parcialmente, previa autorización por escrito del Ministerio. La cesión sólo podrá hacerse a una o más personas jurídicas que cumplan las condiciones y requisitos que resulten exigibles al Suministrador para la prestación de los servicios, de conformidad a este contrato.
- (ii) Para estos efectos el Suministrador deberá presentar una solicitud al MTT, en la que se individualice al cesionario y las circunstancias de la cesión. Junto con ello, deberá acompañar toda la documentación necesaria para la resolución de la solicitud.
- (iii) El MTT exigirá una garantía de seriedad al cesionario, igual a la establecida en el artículo 3.4.4.7. de las Bases de Licitación, la que se deberá acompañar a la solicitud de cesión.
- (iv) La autorización para transferir el contrato se otorgará mediante resolución del MTT, dictada en el plazo máximo de ciento cincuenta (150) días a contar del ingreso de la solicitud a la oficina de partes del DTPM. La garantía de seriedad de la cesión será devuelta al cesionario en el plazo de treinta (30) días contados desde la resolución que autoriza la cesión, siempre y cuando hayan sido recibidas a entera conformidad del MTT las garantías de fiel cumplimiento del contrato, de acuerdo con lo dispuesto en las cláusulas 23 y 24.
- (v) Una vez verificada la cesión en los términos previstos en esta cláusula, efectuados los pagos, descuentos y multas devengadas a que hubiere lugar, y recibidas las garantías por parte del cesionario a entera satisfacción del Ministerio, éste procederá a devolver a la sociedad cedente, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles, las garantías entregadas.

29. RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

- (i) La responsabilidad civil contractual y extracontractual del Suministrador frente a terceros se regirá por la normativa aplicable en cada caso. El Suministrador será responsable de los daños y perjuicios que se produjeran por su causa, la de sus dependientes, la de sus bienes muebles e inmuebles o de aquellos que estén bajo su administración, la derivada de su personal contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por la autoridad correspondiente.
- (ii) El Ministerio y el DTPM no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el Suministrador con aquéllos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni de sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.
- (iii) Del mismo modo, será obligación del Suministrador mantener indemne al Ministerio de cualquier gasto o indemnización que éste deba asumir por un hecho u omisión del Suministrador.
- (iv) El MTT establecerá en los instrumentos jurídicos correspondientes, la obligación del Operador de Buses de hacerse responsable de mantener al Suministrador libre e indemne de toda responsabilidad de carácter civil, criminal, administrativa, tributaria, laboral, multas municipales y de naturaleza análogas, que emanen de cualquier hecho relacionado directa o indirectamente con la tenencia, uso, goce, operación, mantenimiento, reparaciones, alteraciones, mejoras e inclusive por la falta del debido mantenimiento de los buses, o cualquiera otra causa. Del mismo modo, se exigirá que el Operador de Buses, en su calidad de mero tenedor, que deberá inscribir en el registro correspondiente, asuma oportuna y directamente la defensa correspondiente, la que deberá ser ejercida directamente y sin demora por el Operador de Buses.

30. ÚLTIMOS REQUERIMIENTOS

- (i) A más tardar, dentro de los quince (15) días siguientes al término del contrato, el Suministrador deberá presentar cualquier reclamo o requerimiento que pueda tener en contra del Ministerio que provenga de o diga relación con el contrato.
- (ii) Transcurrido el plazo indicado en el literal (i) precedente, el Suministrador libera al MTT de cualquier reclamo en relación con cualquier hecho, asunto o controversia que surja de o en relación con el contrato.

31. SUFICIENCIA DEL CONTRATO

- (i) Este contrato constituye el acuerdo completo entre las partes con respecto a las materias aquí referidas, y deja sin efecto cualquier otro acuerdo anterior y/o entendimiento previo o negociación, escrito u oral, entre las partes con respecto a las materias reguladas en este contrato.
- (ii) Ninguna representación, suposición, promesa, entendimiento, condición o garantía que no sea establecida en este contrato, ha sido hecha o puede servir de base para la interpretación de cualquiera de las partes de este contrato.

32. CONTRATISTA INDEPENDIENTE

El Suministrador es un prestador independiente y no se considerará un empleado, agente o representante del Ministerio o de la Subsecretaría de Transportes. En consecuencia, todo su personal tendrá relación laboral única y exclusivamente con el Suministrador, sin que por la contratación a que se refiere el presente documento se genere vinculación alguna ni presente ni futura con el Ministerio, la Subsecretaría de Transportes o el DTPM.

33. MODIFICACIONES DE COMÚN ACUERDO

Sin perjuicio de la facultad para realizar ajustes y modificaciones unilaterales, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, estas condiciones generales de contratación podrán modificarse por acuerdo entre las Partes, siempre que las modificaciones estén debidamente justificadas, no alteren la naturaleza de los servicios contratados inicialmente, y no se infrinja el principio de igualdad de los Oferentes.

34. DOMICILIO Y COMPETENCIA

Las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago, y se someten a la jurisdicción y competencia de los Tribunales Ordinarios de Santiago, sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con el presente contrato y la normativa aplicable, y de las facultades de la Contraloría General de la República.

35. EJEMPLARES

El presente instrumento se otorga en tres (3) ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Suministrador, en tanto que los otros dos (2) quedan en poder del Ministerio.

36. NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA

El nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse como Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, consta en Decreto Supremo N°413, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2018.

La personería de don José Ignacio Urcelay Feijo y doña Marcia Torres Avilés para actuar en representación de Scania SPV 2 SpA, consta en escritura pública de fecha 11 de mayo de 2021, otorgada en la Notaría de Santiago de don Andrés Felipe Rieutord Alvarado.

CONDICIONES PARTICULARES DE CONTRATACIÓN
SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE BUSES PARA EL SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

ÍNDICE

A. FICHA TÉCNICA	2
B. PLAN DE MANTENIMIENTO Y OVERHAUL.....	3
C. CERTIFICACIÓN DEL MANTENIMIENTO	14
D. SOPORTE LOCAL	22
E. GARANTÍAS.....	23
F. DOCUMENTOS TÉCNICOS	24
G. ELEMENTOS DEL BUS.....	25
H. ACTA DE FORMALIZACIÓN.....	29

FICHA TÉCNICA

En Santiago de Chile, a 20 de julio de 2021.

A.1 Identificación del Suministrador

- A.1.1 Razón social: SCANIA SPV 2 SpA.
- A.1.2 RUT: 77.371.758 - 3.
- A.1.3 Nombre de fantasía: SCANIA SPV2.
- A.1.4 Representante Legal: SCANIA FINANCE CHILE S.A.
- A.1.5 Domicilio: Av. Pdte. Eduardo Frei Montalva 9990, oficina 101, Quilicura, Santiago de Chile.
- A.1.6 Dirección de notificaciones: Av. Pdte. Eduardo Frei Montalva 9990, oficina 101, Quilicura, Santiago de Chile.
- A.1.7 Monto del Capital suscrito: \$ 7.679.643.400.- pesos chilenos.
- A.1.8 Correo electrónico de contacto: sebastian.olivares@scania.com.

A.2 Condiciones del contrato

- A.2.1 Número de cuotas de flota mensuales: 120
- A.2.2 Número máximo de buses a suministrar bajo estas condiciones¹: 1370
- A.2.3 Número mínimo de buses a requerir por orden de suministro: 50
- A.2.4 Valor de la Cuota de flota: (UF; USD)²/bus-mes:

Rango de cantidades de buses	Monto Mensual de Cuota de Flota por bus (CF)	Unidad (US\$ o UF)
50-100	3.025,00	(Dólares estadounidenses)
101-200	3.016,00	(Dólares estadounidenses)
201-300	3.016,00	(Dólares estadounidenses)
301-400	3.016,00	(Dólares estadounidenses)
401-500	3.006,00	(Dólares estadounidenses)
501-700	3.006,00	(Dólares estadounidenses)
701-1.000	3.006,00	(Dólares estadounidenses)
1.001-1.370	3.908,00	(Dólares estadounidenses)

- A.2.5 Valor Pago por Certificación del Mantenimiento: UF 1,90/bus-mes.
- A.2.6 Descripción del bus:

- A.2.6.1 Marca: Scania / Marcopolo
- A.2.6.2 Modelo: K280 UB4x2 / Torino G7
- A.2.6.3 Tipología: B2
- A.2.6.4 Tecnología de propulsión: Diesel
- A.2.6.5 Capacidad de transporte: 96 plazas
- A.2.6.6 N° Asientos: 35

La sección A de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 33 del contrato de suministro o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 del mismo instrumento.

¹ El número máximo de buses a suministrar bajo las condiciones estipuladas en el presente documento deberá ser igual al número máximo de buses a suministrar en cada lote indicado en la Tabla 2 de las bases de licitación.

² En el caso que la cuota de flota se encuentre fijada en dólares, en el acto de aceptación del primer bus suministrado se establecerá su valor en UF, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 7.11 (iii) de las condiciones generales de contratación.

B. PLAN DE MANTENIMIENTO Y OVERHAUL

Esta sección contiene el plan de mantenimiento preventivo de los buses, cuya ejecución será responsabilidad del Operador de Buses (Tablas 1 y 2), y las acciones de *overhaul* o mantenimiento mayor de media vida de los buses (Tabla 3), cuya ejecución y costo será responsabilidad del Suministrador de Buses.

Tabla 1: Contenido del Plan de Mantenimiento para sistemas y componentes asociados al chasis

Sistema/ componente	Acción	Frecuencia de la actividad (kilómetros, horas y/u otra)	Tolerancia (kilómetros, horas y/u otra)	Horas- hombre por acción
Motor	Cambio de aceite de motor incluye cambio de filtro de aceite.	30.000 kms	3.000 kms	1.2
Sistema de Lubricación.	Limpia el purificador centrifugo de aceite.	30.000 kms	3.000 kms	1,9
Filtros	Cambio de filtro de aire incluye desmontar y montar el tubo de aire con el interruptor de presión.	60.000 kms	30.000 kms	0.6
Sistema de Refrigeración.	Cambio Bomba de Refrigerante, Incl. vaciar y reponer el refrigerante.	240.000 kms	30.000 kms	1,0
Sistema de inyección (si corresponde)	Comprobar los Inyectores, Incl. desmontar y montar la tapa de culata.	240.000 kms	30.000 kms	0,9
Sistema de combustible	Cambio de los cartuchos de filtro x2 en el sistema de combustible incluye purgar el sistema de comb realizar prueba de arranque y borrar códigos de avería con Scania Diagnos (si filtro esta obstruido).	30.000 kms	3.000 kms	1.1
Sistemas de tratamiento pre y post-combustión (si corresponde).	Cambio filtro del reductor SCR, Incl. Comprobar si hay fugas.	60.000 kms	30.000 kms	0.1
Ejes	Comprobar el juego de los cojinetes de rueda. Hacer girar la rueda manualmente y escuchar si se producen ruidos extraños. Comprobar el juego en el cojinete del pivote de mangueta y en las rótulas. Comprobar si hay daños en los guardapolvos y en la tirantería.	120.000 kms	30.000 kms	1.0
Diferencial	Cambio de aceite y filtro x1, en el eje trasero Incl. utilizar elevadores móviles y sustituir la junta tórica del colector de aceite.	90.000 kms	30.000 kms	0.8

Caja de cambios o transmisión (si corresponde)	Cambio de aceite de caja de cambios Incl. Cambiar filtro de aceite y desmontar y montar el insonorizador.	180.000 kms	30.000 kms	0.3
Sistema de dirección	Cambio de aceite de la servodirección Incl. cambiar el filtro de aceite.	90.000 kms	30.000 kms	0.6
Sistema de frenos y masas	Comprobar el grosor de los forros de freno con el SDP3. Si queda menos que el porcentaje especificado, se debe realizar una comprobación visual. Para pinzas de freno equipadas con placa anti polvo: 30%. Para pinzas de freno sin placa anti polvo: 50%. Tome nota de los valores medidos para cada eje en los siguientes pasos.	30.000 kms	3.000 kms	0.7
Sistema de aire comprimido	Cambio Filtro APS (deseicante) del sistema neumático.	120.000 kms	30.000 kms	0.5
Suspensión	Comprobar las barras estabilizadoras, los soportes y fijación de la barra de reacción incluidos los casquillos y los anillos de fijación de la barra de reacción. Comprobar si hay daños en el fuelle.	30.000 kms	3.000 kms	0.6
Sistema eléctrico y electrónico	Cambio/Reparación Motor de Arranque desmontar y montar pantalla insonorizante	150.000 kms	30.000 kms	1.1
Sistema de articulación (si corresponde)	N/A	N/A	N/A	N/A
Correas auxiliares y tensores	Cambiar tensor, polea y correa politrapezoidal	150.000 kms	30.000 kms	0.9
Neumáticos y llantas	Comprobar si la llanta y el neumático están dañados y los patrones de desgaste.	30.000 kms	3.000 kms	0.9
Baterías	Cambio Baterías x 2 Incl. limpiar la caja de batería	120.000 kms	30.000 kms	0.2
Sistema de ventilador hidráulico	Comprobar si hay fugas. Cambiar el filtro y comprobar el nivel de aceite.	90.000 kms	30.000 kms	0.3

Sistema de refrigeración	Cambio de Refrigerante del sistema de refrigeración del motor incluye comprobar y ajustar el nivel.	270.000 kms	10.000 kms	1.3
Sistemas de tratamiento pre y post-combustión (si corresponde)	Limpieza/Cambio filtro Partículas en el silenciador, incluye desmontar y montar el silenciador manipular el filtro de partículas usado de acuerdo a la normativa local, realizar una prueba de presurización y utilizar el SDP-3.	120.000 kms	30.000 kms	2.5
Sistema de frenos y Masas	Reacondicionar Calipers de freno x2 en un eje motriz desmontar y montar las ruedas sencillas o dobles.	120.000 kms	30.000 kms	4.3
Sistema de aire comprimido	Cambio/Reparación del Compresor de Aire en el sistema neumático del bus, Incl. cambio de filtro secador de aire.	450.000 kms	30.000 kms	4.9
Sistema eléctrico y electrónico	Cambio/Reparación Alternadores x2 Correa poli trapezoidal destensada no cambiada.	270.000 kms	30.000 kms	1.1

Tabla 2: Contenido del Plan de Mantenimiento para sistemas y componentes asociados a la carrocería

Sistema/ componente	Acción	Frecuencia de la actividad (kilómetros, años, horas u otra)	Tolerancia (kilómetros, horas, u otra)	Horas-hombre por acción
Cabina del conductor	Limpiar Filtro defroster conductor.	Semanal (7 días)	±1 días	0.25
Asiento del conductor	Revisar/ ajustar /reapretar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Puertas de Servicio, mecanismos de accionamiento y seguridad.	Revisar/ ajustar /reapretar.	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Sistema de aviso de parada	Revisar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Sistema de climatización-A/C	Ejecutar rutina/ mantenimiento preventivo semanal.	Semanal	2.000km/ 100h	0.4
Letreros de información electrónicos	Revisar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5

Asientos de pasajeros	Revisar / Reapretar Apoya brazos de los asientos de pasajeros.	Trimestral (90 días)	±20 días	2
Iluminación interior	Revisar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Fuelle de articulación (sólo para buses Tipo C)	N/A	N/A	N/A	N/A
Rampa para acceso de discapacitados	Revisar/ reapretar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Sistema de iluminación exterior/focos.	Revisar.	Trimestral (90 días).	±20 días	0.25
Parachoques	Revisar/ reapretar.	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Parabrisas, luneta trasera, vidrios y ventanas laterales.	Revisar.	Mensual (30 días)	±10 días	0.25
Limpiaparabrisas, lavaparabrisas y desempañador	Revisar/ ajustar /reapretar.	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Paneles exteriores de la carrocería	Revisar estructura de la carrocería y tratamiento anticorrosivo. Reaplicar tratamiento anticorrosivo en los puntos dañados.	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Conectores baterías	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Enganches en general internos y externos	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Mecanismo sistema limpiaparabrisas	Lubricar con aplicación de aceite	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Mecanismo de las puertas en general	Lubricar con aplicación de grasa	Bimestral (60 días)	±20 días	1
Bisagras de portezuela tanque de combustible	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Bisagra portezuela de la batería	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Mecanismo caja de baterías	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Bisagras portezuelas laterales de motor	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Bisagras capot	Lubricar con aplicación de grasa	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Filtro Secador sistema neumático	Despichar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Mecanismo de las escotillas	Lubricar con aplicación de grasa	Semestral (180 días)	±20 días	0.25
Asientos de los pasajeros	Revisar / Reapretar	Semestral (180 días)	±20 días	2
Apoya brazos de los asientos de pasajeros	Revisar / Reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	2

Cintas de fijación estanques de combustible	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Espejos Retrovisores externos	Revisar / Reapretar	Semestral (180 días)	±20 días	0.5
Enganches en general internos y externos	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Pasamanos y paredes divisorias	Revisar/ reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	1.5
Puntos de masa de la carrocería	Revisar/ reapretar	Semestral (180 días)	±20 días	1
Bisagra Rampa de acceso silla de ruedas	Revisar/ reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Tomas de aire Techo	Revisar/ reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Mecanismo de las puertas	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Sensores de sistema de seguridad de puertas.	Revisar/Ajustar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Mecanismos de emergencia en general.	Revisar/ ajustar /reapretar	Semestral (180 días)	±20 días	1
Portezuela de tanque de combustible.	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Portezuela de la batería	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Portezuelas de motor	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Mecanismo caja de baterías	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Capot	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Mecanismo sistema Limpiaparabrisas	Revisar/ ajustar /reapretar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Regulación haz de luz focos mayores (solo si es necesario)	Revisar/Ajustar	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Activar funcionamiento de todas las teclas de multiplex / Funcionamiento USB, Timbres y señales luminosas, iluminación Interior.	Revisar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.5
Revisión funcionamiento luces exteriores.	Revisar	Trimestral (90 días)	±20 días	0.25
Filtro defroster conductor.	Limpiar	Semanal (7 días)	±1 días	0.25
Plumillas sistema Limpiaparabrisas.	Cambiar	Semestral (180 días)	±20 días	1

Pivote inferior de puertas.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	2
Kit interno de pistón y válvulas de puertas.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	2
Escobilla superior e inferior de puertas.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	1
Pistones hidráulicos de portezuelas laterales y trasera.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	0.5
Gomas y bujes de puertas.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	2
Fieltro de la ventana del conductor.	Cambiar	Anual (360 días)	±20 días	1
Estructura de la carrocería.	Revisar estructura de la carrocería y tratamiento anticorrosivo. Reaplicar tratamiento anticorrosivo en los puntos dañados.	Trimestral (90 días)	±20 días	1
Sistema de climatización-A/C.	Limpiar o cambiar el filtro del aire de retorno	Semanal	2.000km/ 100h	0.17
Sistema de climatización-A/C.	Inspeccionar la condición de tensión y alineación de las correas del compresor observando señales de desgaste.	Semanal	2.000km/ 100h	0.25
Sistema de climatización-A/C.	Ejecutar rutina preventiva semanal	Semanal	2.000km/ 100h	Total Semanal 0.42
Sistema de climatización-A/C.	Limpiar la serpentina del condensador (utilice agua y jabón neutro no agresivo al cobre o aluminio)	Mensual	8.000km/420 h	0.5
Sistema de climatización-A/C.	Verificar el cierre de los capos del evaporador para evitar la entrada de aire falso en el equipo.	Mensual	8.000km/420 h	0.1
Sistema de climatización-A/C	Verificar la carga de refrigerante; después de 15 min. de funcionamiento el refrigerante debe fluir a través del visor de líquido sin información de burbujas.	Mensual	8.000km/420 h	0.3
Sistema de climatización-A/C	Verificar el nivel de aceite del compresor: después de 15 min debe estar entre $\frac{3}{4}$ a $\frac{1}{4}$ del visor de aceite	Mensual	8.000km/420 h	0.1

Sistema de climatización-A/C	Prueba de funcionamiento de las funciones del equipo: modo refrigeración/ventilación (veloc alta y baja)/ calentamiento/ renovación de aire.	Mensual*	8.000km/420 h	0.2
Sistema de climatización-A/C	Lubricar componentes del soporte del compresor. Incluye articulaciones, ejes, bujes y poleas, cuando los haya.	Mensual	8.000km/420 h	0.2
Sistema de climatización-A/C.	Ejecutar rutina preventiva Mensual	Mensual	8.000km/420h	Total Mensual 1.4
Sistema de climatización-A/C	Medir presiones de succión de descarga, temperatura y condición de la línea de succión.	3 meses*	25.000km/1.200h	0.2
Sistema de climatización-A/C	Verificar aprietes de los cables de potencia en el alternador fusible general, placa eléctrica y motor de arranque.	3 meses	25.000km/1.200h	0.3
Sistema de climatización-A/C	Medir consumo de corrientes de los ventiladores del condensador y de los ventiladores del evaporador (verificar el vaciamiento del flujo de aire)	3 meses	25.000km/1.200h	0.2
Sistema de climatización-A/C	Medir resistencia de la bobina del embrague electromagnético.	3 meses	25.000km/1.200h	0.1
Sistema de climatización-A/C	Medir la tensión y corriente del alternador	3 meses	25.000km/1.200h	0.1
Sistema de climatización-A/C.	Ejecutar rutina preventiva Trimestral	Trimestral	25.000km/1.200h	Total Trimestral 0.9
Sistema de climatización-A/C	Limpiar la serpentina del evaporador (utilizar solamente agua y jabón neutro no agresivo al cobre y aluminio)	6 meses	50.000km/2.500h	0.7
Sistema de climatización-A/C	Limpiar los drenajes del evaporador	6 meses	50.000km/2.500h	0.3
Sistema de climatización-A/C	Inspeccionar el fieltro de retención de aceite de la junta de sellado del compresor	6 meses*	50.000km/2.500h	0.2

Sistema de climatización-A/C	Inspeccionar visualmente si los componentes del aire acondicionado presentan señales de vaciamiento de aceite y vaciamiento de refrigerante.	6 meses	50.000km/ 2.500h	0.2
Sistema de climatización-A/C	Observar si hay piezas sueltas dañadas, quebradas o presentan señales de desgaste oxidación, deterioro o fricción con la carrocería.	6 meses	50.000km/ 2.500h	0.2
Sistema de climatización-A/C.	Ejecutar rutina preventiva Semestral	Semestral	50.000km/ 2.500h	Total Semestral 1.6
Sistema de climatización-A/C	Probar la eficiencia de compresor a 1500 RPM.	12 meses	80.000km/ 5.000h	0.1
Sistema de climatización-A/C	Registrar la presión de la bomba de aceite del compresor a 1000 RPM.	12 meses**	80.000km/ 5.000h	0.1
Sistema de climatización-A/C	Verificar las presiones de apertura y cierre de los presostatos de alta y baja.	12 meses	80.000km/ 5.000h	0.3
Sistema de climatización-A/C	Verificar aprietes de los tornillos del soporte del compresor y de la unidad observando los torques aplicados.	12 meses	80.000km/ 5.000h	1
Sistema de climatización-A/C	Limpiar el equipo de aire acondicionado eliminando impurezas alojadas en los componentes: evaporador, condensador, compresores, embrague, alternador, controlador y placa de reles.	12 meses	80.000km/ 5.000h	2
Sistema de climatización-A/C.	Ejecutar rutina preventiva Anual	Anual	50.000km/ 2.500h	Total Anual 3.5

* Debe realizarse al mismo tiempo que la rutina de verificación de la carga de refrigerante; después de 15 min de operación.

** No es aplicable para unidades con compresor TM65

Tabla 3: Overhaul

MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA		
Sistema/ componente	Descripción de actividad	Tipo (On Demand/Todos)
Metales de Bancada	Cambio cojinetes de bancada	On Demand
Metales de biela	Reacondicionar la unidad, incl. cambio de cojinetes	On Demand
Metales Axiales	Cambio cojinetes de empuje	On Demand
Metales eje de levas	Cambio casquillos de cojinete	On Demand
Metal eje Compensación Trasero	Reacondicionar la unidad de compensación incl. cambio de cojinetes y cojinetes de empuje	On Demand
Metal eje Compensación Trasero	Reacondicionar la unidad de compensación incl. cambio de cojinetes y cojinetes de empuje	On Demand
Metal eje Compensación Axial	Reacondicionar la unidad de compensación incl. cambio de cojinetes y cojinetes de empuje	On Demand
Reten Trasero cigüeñal	Cambio reten x1 en el cigüeñal, Incl. desmontar y montar el volante motor	Todos
Reten Delantero Cigüeñal	Cambio reten x1 en el cigüeñal desmontar tapa delantera, desmontar y montar la correa, polea cárter de aceite y cambiar el aceite	Todos
Empaquetadura lateral motor	Cambio de empaquetadura	Todos
Empaquetadura lateral motor	Cambio de empaquetadura	Todos
Pernos de Biela	Cambio de pernos	On Demand
Sellos enfriador de aceite Motor Sup	Cambio de empaquetadura enfriador de aceite	Todos
Sellos enfriador de aceite Motor Inf	Cambio de empaquetadura enfriador de aceite	Todos
Empaquetadura Lateral Enfriador de aceite	Cambio de empaquetadura enfriador de aceite	Todos
Empaquetadura colector escape	Incluye despiezar y ensamblar el colector de escape, limpiar las superficies de sellado y cambiar las juntas	Todos
Junta de Carter	Desmontar y montar cárter de aceite, reponer el aceite desmontar y montar las pantallas insonorizantes bajo el motor y limpiar el cárter	Todos
Tubo de Purga Culatas	Cambio tubo de purga de aire	Todos
Compresor de Aire	Incl. Vaciar y llenar refrigerante, desmontar y montar el par de asientos, el silenciador de compresor, el colector de admisión el tubo de aire limpiar y cambiar los retenes del APS y cambiar el filtro secador	Todos
Inyectores (Exchange)	Cambio de inyectores, Incl., lavar el motor, purgar el sistema de combustible y utilizar Scania Diagnos.	Todos
Motor ventilador hidráulico	Cambio de motor ventilador de refrigeración, Incl. Vaciar y llenar el aceite hidráulico utilizar Scania Diagnos	Todos
Kit de Fuerza (Camisa-Pistón DC9)	Cambio de kit de fuerza Incl., cambio de pistón, camisa, segmentos, desmontar y montar la culata, el Carter de aceite, los ejes de compensación, la boquilla de refrigeración del pistón y el tubo de succión, limpiar y cambiar todos los retenes en todas las superficies de sellado	On Demand
Culata Manguito	Desmontar y montar, Reacondicionar culata	On Demand
Culata Junta Guías de Válvula	Desmontar y montar, Reacondicionar culata	On Demand
Culata Guías de Válvula	Desmontar y montar, Reacondicionar culata	On Demand
Kit empaquetadura culata	Desmontar y montar, Reacondicionar culata	On Demand

Separador de Neblina	Separador centrifugo de partículas de aceite, Incl. Desmontar y montar los asientos, la trampilla de inspección	On Demand
Turbo Compresor	Reparación del turbo incl. desmontar y montar radiador, el silenciador de la toma de aire del compresor el tubo de aire el colector de admisión y el freno de escape, cambiar la unión roscada, el filtro de accionamiento del ventilador y limpieza del purificador centrifugo	Todos
Turbo Compresor (Empaquetadura Base escape)	Cambio de empaquetadura del turbo	Todos
Sensor nox	Cambio de sensor Nox. Incl. Desmontar y montar el silenciador y utilizar SDP-3	Todos
Sensor presión Diferencial	Cambiar sensor de presión diferencial del filtro de partículas en el sistema de escape motor Incl. Utilizar Scania Diagnostics	Todos
Bomba de reductor	Cambiar Bomba de reductor Incl. desmontar y montar par de asientos trampilla de inspección y utilizar SDP-3	Todos
Bomba XPI	Reparación de bomba XPI incluye desmontar y montar la bomba de alta presión	Todos

MOTOR ELÉCTRICO		
Sistema/ componente	Descripción de actividad	Tipo (On Demand/Todos)
Rotor	N/A	N/A
Bobina	N/A	N/A
Estator	N/A	N/A
Rodamientos	N/A	N/A
Ventilador	N/A	N/A
Carcaza	N/A	N/A
Eje	N/A	N/A

TRANSMISIÓN		
Sistema/ componente	Descripción de actividad	Tipo (On Demand/Todos)
Sellos	Cambio, ítems Considerados en kits de overhaul preventivo	Todos
Discos de embrague	Cambio, ítems Considerados en kits de overhaul preventivo	Todos
Rodamientos	Cambio de rodamientos de salida	On Demand
Bujes	Cambio solo bajo demanda	On Demand
Cuerpo de válvulas y resortes	Cambio solo bajo demanda	On Demand
Sensores y ramales internos	Cambio, ítems Considerados en kits de overhaul preventivo	Todos
Solenoides	Cambio, ítems Considerados en kits de overhaul preventivo	Todos
Convertidor de torque (Solo partes de desgaste)	Cambio, ítems Considerados en kits de overhaul preventivo	Todos
Software	Actualizaciones que dependen de los lanzamientos de OEM	On Demand

DIFERENCIAL		
Sistema/ componente	Descripción de actividad	Tipo (On Demand/Todos)
Reten de aceite	Cambio de retenes	Todos

Arandela de desgaste	Cambio	Todos
Arandela de desgaste	Cambio	Todos
Tuerca	Cambio	Todos
Guardapolvos	Cambio	Todos
Arandela de desgaste	Cambio	Todos
Tornillo perforado 6 dientes	Cambio de tornillos	Todos
Arandela de desgaste	Cambio de arandelas	Todos
Cojinete de rodillos	Cambio de rodamientos cónicos	Todos
Cojinete	Cambio de rodamientos	Todos
Cojinetes de rodillos	Cambio de rodamientos cónicos	Todos
Arandela de desgaste	Cambio	Todos
Kit Piñón y Corona	Cambio	On Demand
Kit de rodamientos	Cambio	On Demand

Tiempo total estimado por bus (horas):	82
---	-----------

La sección B de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 33 del contrato de suministro, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 del mismo instrumento.

C. CERTIFICACIÓN DEL MANTENIMIENTO³

Esta sección contiene la descripción del proceso de certificación del mantenimiento de los buses, que permitirá establecer si el mantenimiento de los buses efectuado por el Operador de Buses respectivo se ha realizado –o no– conforme al Plan de Mantenimiento (Apartado B de estas Condiciones Particulares de Contratación) y, si los buses se encuentran en correcto estado de conservación y funcionamiento.

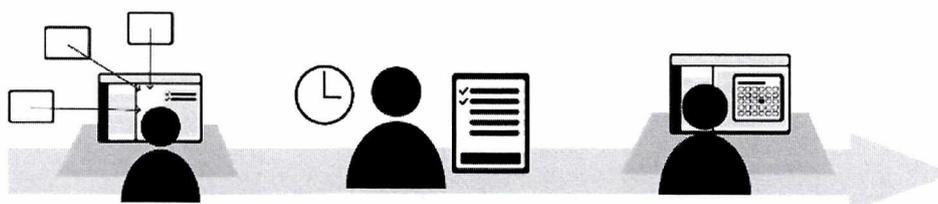
C.1 Auditoría Documental

A continuación, se describe la metodología, procedimientos a emplear y la modalidad de ejecución de la auditoría documental.

Descripción detallada del proceso de Auditoría Documental.

El proceso de validación de los trabajos efectuados por el taller tiene como fin poder evaluar que se cumplan los trabajos de acuerdo a los estándares Scania.

Para esto personal de Scania analizará en la plataforma informática el siguiente procedimiento de revisión.



1. Identificación de los vehículos.

2. Calidad de la información en orden de trabajo.

3. Registro de Observaciones

El procedimiento consta de los siguientes puntos de validación:

a) Obtener, antes de la visita, en la plataforma informática, la identificación de los vehículos que tuvieron servicios el mes anterior, es decir, los vehículos que fueron ingresados en su hoja de vida de la plataforma informática con trabajos realizados, junto a esto, identificar información de vehículos que debieron tener trabajos y no fueron efectuados. Con esto se obtendrá el conjunto de vehículos que deben ser considerados en la auditoría correspondiente.

b) Calidad de información de la Pauta de Mantenimiento y Orden de Trabajo

Revisión de los antecedentes cargados en la plataforma informática y que estos contengan la información de los documentos físicos, digitalizados en la plataforma, de los trabajos efectuados ya sea un mantenimiento preventivo, reparación correctiva o preventiva, asegurando que se ha cumplido con el registro de las desviaciones encontradas y se han tomado las acciones pertinentes frente a estas.

Para ello se efectuará la revisión del Cronograma de mantenimiento del taller con el fin de identificar los vehículos con mantenimiento preventivo, reparaciones correctivas y/o reparaciones preventivas programadas.

Dentro de la pauta de mantenimiento se deberán identificar y comprobar que todos los datos del vehículo estén correctamente anotados por el técnico mecánico que realizó el servicio (Anexo 1) como:

- Concesionario.

³En caso de discrepancia entre lo dispuesto en este apartado y lo establecido en las bases de licitación N° LP SB001/2019 o en las condiciones generales de contratación, primará lo dispuesto en las bases de licitación y en las condiciones generales de contratación por sobre lo establecido en este apartado.

- Datos del vehículo:
 - N° de chasis
 - N° de matrícula
 - Fecha
 - Kilometraje de ingreso a taller (distancia conducida)
 - N° de Orden de Trabajo.
- Datos del técnico responsable de la revisión (Finalizado por).
- Firma del Supervisor.
- Que todos los puntos de la pauta de revisión estén con uno de los siguientes criterios de verificación.
 - ✓ Realizado sin comentarios
 - X Realizado con comentarios
- Validar que todos los comentarios del Técnico mecánico como por ej. códigos de falla activos/inactivos, pérdida de aceites, ruidos, estén correctamente registrados en el campo "Notas" que cada pauta tiene al final del documento.

c) Revisión de la frecuencia del mantenimiento del vehículo.

Se contrastará la información contenida en la plataforma con la del cronograma de servicios de mantenimiento programado. Con esto se validará si se ha cumplido con las revisiones y trabajos de acuerdo a la pauta Scania en los intervalos establecidos y dentro del margen de tolerancia de kilometraje de acuerdo a la pauta de mantenimiento.



Mantenimiento L

Concesionario		Nombre del cliente	
Fecha	Distancia conducida	N.º de matrícula HRPF40	Orden de trabajo Tipo de motor/vehículo: K 280 UB4x2LB
Numero de serie del chasis: 1898990	Tipo de operación	Finalizado por	Firma del supervisor

Series F, K y N

Realizado sin comentarios
 Realizado con comentarios

Durante la recogida del vehículo			
1	Filtro de partículas: Compruebe si es necesario cambiar el filtro de partículas. Cuando sustituya el filtro de partículas, tome nota del número de serie del filtro de partículas nuevo y regístrelo en el SDP3:	03	
2	Valvula de inyección: Limpie la valvula de inyección V185 cada vez que se cambia el filtro de partículas.	03	
3	Instrumentos y testigos: Realizar una comprobación del funcionamiento.	16	
4	Alcolock: Comprobar la siguiente fecha de calibración del alcolock. Tome nota de la fecha:	16	
5	Datos de funcionamiento: Enviar los datos de funcionamiento del vehículo con el SDP3. Si no dispone de una conexión a Internet activa, guarde los datos de funcionamiento recuperados en el ordenador. Los datos de funcionamiento se pueden enviar a fábrica posteriormente.	16	
6	Unidades de mando: Lea los códigos de avería. Borra los códigos de avería.	16	
7	Software: Compruebe y lleve a cabo las actualizaciones de software.	16	
Prueba de conducción I corta			
8	Dirección: Realizar una comprobación del funcionamiento.	13	
9	Embrague y caja de cambios: Realizar una comprobación del funcionamiento.	04	
10	Frenos: Comprobar el funcionamiento del freno de servicio, el freno de estacionamiento, el freno de escape, el freno de parada del autobús y el ralentizador.	10	
En la zona de mantenimiento			
11	Prueba de frenos: Realizar una prueba de frenos.	10	

Las inspecciones se efectuarán inmediatamente al mes siguiente de un mantenimiento preventivo programado, de acuerdo al intervalo de mantenimiento al que deben haber ingresado a servicio.

Metodología de muestreo: Se obtendrá mensualmente desde la plataforma informática un listado de todos los buses que fueron objeto de mantenimientos preventivos en el mes anterior, incluyendo además los buses que hayan superado el plazo de 5 meses, contado desde la fecha de su última Inspección Técnica. Los referidos buses serán revisados en el mes en curso, en todos los sistemas y componentes propuestos en el Plan de Mantenimiento.



Verificando:

- Que los repuestos como las herramientas utilizadas en la pauta de mantención (Anexo 2) sean las validadas por Scania basado en las pautas Scania en MULTI y que el intervalo este acorde al límite máximo de cambio o reparación establecido para cada mantenimiento.
- Que exista por parte del operador un sistema de control del estado de las herramientas empleadas, verificando que éstas se encuentren calibradas.
- Que las reparaciones que hayan sido efectuadas ya sea preventivas o correctivas. Cumplan los parámetros, procedimientos y flujos de trabajo y ellos estén basados en lo indicado en las descripciones de procedimiento del sistema MULTI Scania (Anexo 3).

Los grupos de que comprende el análisis son:

- Grupo 00 Mantenimiento.
- Grupo 01 Motor.
- Grupo 02 Sistema de Refrigeración.
- Grupo 03 Sistema Combustible y escape.
- Grupo 07 Eje delantero.
- Grupo 09 Cubos y Ruedas.
- Grupo 10 Frenos.
- Grupo 11 Bastidor.
- Grupo 12 Suspensión.
- Grupo 13 Dirección.
- Grupo 16 Sistemas Eléctricos.

Se pondrá especial énfasis en los trabajos que impliquen los grupos de sistemas y componentes principales de los chasis, indicados a continuación. En los cuales se efectuará un chequeo más exhaustivo.

- Grupo 09 Cubos y Ruedas.
 - Comprobación de los cojinetes de rueda de los ejes directrices
 - Comprobación y apriete de las tuercas de rueda
- Grupo 10 Frenos.
 - Comprobación de las pastillas de freno
 - Comprobación de la presión de frenado inicial.
 - Comprobación de la presión de funcionamiento.
 - Comprobación de la existencia de fugas.
 - Comprobación de los tubos flexibles de freno

Prueba de funcionamiento Freno de parada del autobús

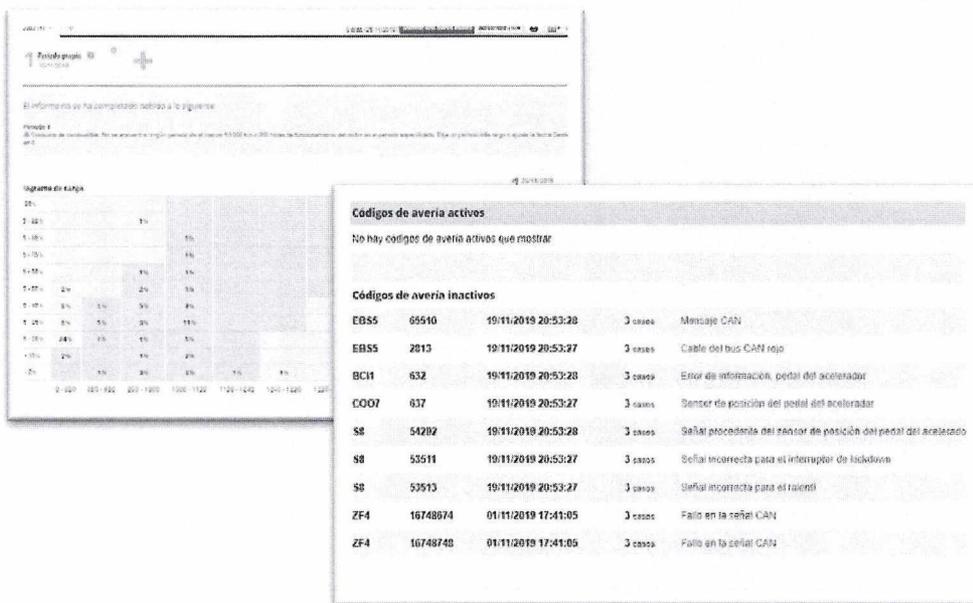
- Grupo 11 Bastidor.
Comprobación - Fijación al bastidor.
- Grupo 12 Suspensión.
Comprobación si los fuelles presentan grietas
Comprobación de los amortiguadores
- Grupo 13 Dirección.
Comprobación de aprietes

Procedimientos de revisión de datos en Análisis Operacional de los chasis seleccionados.

Con el fin de preparar la revisión de los trabajos definidos en el punto anterior se efectuará la descarga de datos operacionales de los vehículos por medio del sistema Scania Fleet Management Scania, para la revisión de (códigos de avería activos/inactivos; consumo de combustible; velocidad; ralentí; diagrama de carga motor; tolerancia de desgaste de pastillas de freno) entre otros datos, que permitirán identificar reparaciones preventivas o correctivas que se debiesen haber efectuado a los chasis dependiendo de su criticidad y a su vez validar que estas estén identificadas o subsanadas con una orden de trabajo anexa.

Esto con el fin de que los vehículos no presenten problemas posteriores al trabajo efectuado y estén en condiciones de operación.

Imágenes de información del vehículo obtenida del reporte en los cuales se enfocará el análisis:



Resultado de la Evaluación

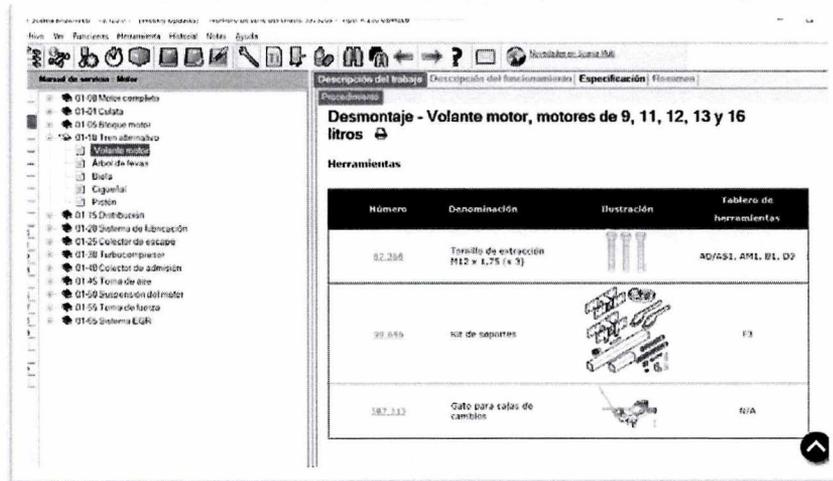
Durante todo el proceso de revisión el técnico Scania irá completando un Checklist indicando con los símbolos:

- Cumple
- No Cumple

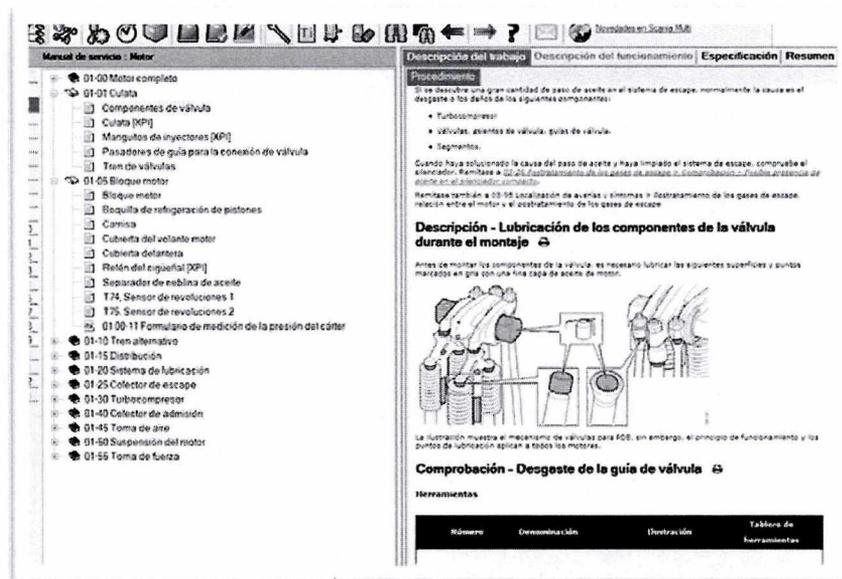
En los casos en los cuales se indique "No Cumple" se deberán especificar las causas de tal desviación.

Luego de las inspecciones se generará el informe establecido y se informará al operador si existe una desviación de acuerdo a los rangos de criticidad definidos basado en las desviaciones encontradas.

Anexo 2 Herramientas necesarias



Anexo 3 Descripción del trabajo



C.3 Revisión del Estado General del Bus

A continuación, se describe la metodología, el proceso de revisión, periodicidad o frecuencia de revisión y metodología de muestreo a emplear para realizar las revisiones del estado general de los buses.

Descripción detallada del proceso

La revisión del estado general del vehículo implicará revisiones tanto del estado interior como exterior de la carrocería, los sistemas y componentes relacionados con la calidad del servicio, la seguridad tanto del conductor como de los pasajeros y el entorno de operación del vehículo.

Para ello se efectuará la revisión cada 3 meses de los vehículos que ingresaron de acuerdo a la pauta de mantenimiento de los componentes de la carrocería.

Metodología de muestreo: Se obtendrá mensualmente desde la plataforma informática un listado que incluirá un tercio de la flota de buses suministrada al operador para la Revisión del Estado General y su ejecución durante el primer mes de contrato. De forma mensual se accederá a la plataforma informática con la misma finalidad de realizar la Revisión del Estado General del Bus, obteniendo el listado de otro tercio de la flota buses y, así, sucesivamente. De esta forma se asegura la revisión periódica del total de la flota en un plazo no mayor a 3 meses.

La revisión se basará en la ficha de revisión generada para este propósito publicada en:

<http://www.dtpm.gob.cl/index.php/documentosce/licitacion-publica-2019-otros-antecedentes>.

Verificando:

- Que el vehículo esté en condiciones básicas de operación basado en que los componentes internos y externos de la cabina y los sistemas de seguridad estén dentro de los parámetros mínimos de operación.
- Que las reparaciones efectuadas, ya sea preventivas o correctivas, cumplan los parámetros y procedimientos básicos del carrozado del vehículo.

Se pondrá especial énfasis en que todos los trabajos que impliquen los grupos de sistemas y componentes principales de la carrocería indicados a continuación tengan sus trabajos efectuados y no tengan pendientes.

CARROCERÍA INTERIOR:

- Habitáculo conductor
- Asideros y pasamanos
- Asientos de pasajeros
- Puertas de servicio
- Sistema de aviso de parada
- Inspección general interior
- Vidrios y ventanales
- Accesibilidad universal

CARROCERÍA EXTERIOR:

- Inspección general exterior

Resultado de la Evaluación

Durante todo el proceso de revisión el Técnico Scania irá completando la ficha de Revisión estado general del Bus indicando con los símbolos:

Cumple

No Cumple

La sección C de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 33 del contrato de suministro, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 del mismo instrumento.

D. SOPORTE LOCAL

D.1 Tiempo promedio trimestral de respuesta para disponibilidad de repuestos:

>1-2 días.

D.2 Tiempo promedio trimestral de diagnóstico de fallas:

0-1 días.

D.3 Tiempo promedio trimestral de reparación de fallas

D.3.1 Tiempo de reparación de fallas asociadas al tren motriz:

3-10 días.

D.3.2 Tiempo promedio trimestral de reparación de fallas asociadas a elementos fuera del tren motriz:

3-5 días.

La sección D de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 33 del contrato de suministro, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 del mismo instrumento.

E. GARANTÍAS

E.1 Estructura de la carrocería y chasis del bus (contra integridad estructural y corrosión)

Todo el periodo de vigencia del contrato de suministro.

E.2 Sistema de control de emisiones

700.000 kilómetros.

E.3 Tren motriz (eléctricos) ó motor, diferencial, transmisión (Diesel, GNC, otros)

400.000 kilómetros.

E.4 Sistema de climatización

1.000.000 kilómetros.

E.5 Chasis (llantas, neumáticos, dirección y tanque de combustible, incluyendo todos sus elementos)

2 años.

E.6 Carrocería (vidrios, asientos, piso, asideros y elementos plásticos y metálicos exteriores no estructurales)

2 años.

La sección E de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 33 del contrato de suministro, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 del mismo instrumento.

F. DOCUMENTOS TÉCNICOS

En el acto de suscripción el Suministrador no hace entrega de documentos que hagan referencia a las características del bus o a procedimientos asociados al cuidado del mismo.

La sección F de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse en el sentido de incorporar nuevos documentos técnicos, sea porque las partes de común acuerdo los consideran necesarios o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en la cláusula 19 de las condiciones generales de contratación.

G. ELEMENTOS DEL BUS

G.1 Descripción del Bus

IDENTIFICACIÓN GENERAL DEL BUS	
Marca del bus	Scania/Marcopolo
Modelo del bus	K280 UB4x2/Torino G7
DIMENSIONES	
Largo-Ancho-Alto (mm)	12500 - 2545 - 3360
Distancia entre ejes (mm)	6020
Máximo gradiente (%)	7° (ángulo de entrada y salida) 12,28% Capacidad de ascenso: 30,9%
Altura interior (mm)	2665 y 2080
CHASIS	
Marca	Scania
Modelo	K280UB4x2
MOTOR	
Marca	Scania
Modelo	DC09 113 280 Euro 6
Tipo de combustible/energía	Diesel
Cilindrada total (cm ³)	9300
Certificación de emisiones (Euro VI o EPA 2010)	Euro VI
Tipo de aspiración e inyección	Turbo VGT e inyección XPI
Potencia máxima (kw)	206
Relación potencia/peso del bus(kw/ton)	10,35
Torque máximo (Nm)	1400
Descripción del sistema de escape de gases y tratamiento pre y post combustión	Nuestro SCR incluye filtro DPF y DOC, trabaja en 3 fases (calentamiento, dosificación y desconexión), trabaja en conjunto con el sistema EGR de recirculación de gases de escape y turbo VGT de geometría variable con intercooler.
Descripción de los equipos de monitoreo de los sistemas post-tratamiento de emisiones	El sistema SCR tiene sensores de NOx, además de sensores de T° y alertas por exceso de emisiones y por bloqueo de los circuitos del reductor.
Capacidad estanque (lt) o Capacidad de pack de baterías/ número de ciclos (kwh/#)	Estanque de Adblue 45L Estanque de Combustible 300L
Tipo puerto comunicación On Board Diagnostics - OBD (I, II, III)	OBDIII
TRANSMISIÓN	
Marca	ZF
Modelo	6AP1200B
N° Velocidades o marchas (hacia adelante y atrás)	6 y 1
Relaciones de transmisión (1/ 2/.../ Final)	1 = 3,36, 2 = 1,91, 3 = 1,42, 4 = 1,00, 5 = 0,72, 6 = 0,62 y R = 4,24. La relación final del eje trasero es 4,88:1
Tipo de mecanismo de selección de marcha	Automático con botonera DNR
EJES	
Descripción y marca eje delantero	Eje marca SCANIA para piso bajo en la parte delantera del autobús. Se utiliza en los tipos de chasis K UB/UA. Eje delantero AM580SA.

Descripción y marca eje trasero (segundo y tercer eje si corresponde)	Eje trasero marca SCANIA modelo AD400SA diseñado para reducción simple de diferencial R660.
Capacidad de carga eje delantero (kg)	7500
Capacidad de carga eje trasero (kg)	12400
Distancia entre ejes (mm)	6020
DIRECCIÓN	
Tipo y descripción de sistema de dirección	El autobús lleva servodirección hidráulica con una bomba hidráulica accionada por el motor. El depósito de aceite está ubicado en el compartimento del motor. Tuberías hidráulicas de acero inoxidable.
Radio de giro (mm)	Rádios de giro: Interior 5300 Exterior: 11846
NEUMÁTICOS	
Tipo y medida de los neumáticos	Neumático del tipo Urbano medida 295/80R 22,5
SUSPENSIÓN	
Marca y descripción de suspensión eje delantero	Suspensión marca Scania, siendo delantera y trasera a aire.
Altura de los ejes respecto al piso (mm)	Delantero: 150 Trasero: 192 (esto es la parte más baja del eje)
FRENOS	
Tipo y marca del freno de servicio eje delantero	Freno delantero del tipo Disco marca Knorr-Bremse
Tipo y marca del freno de servicio eje trasero	Freno eje trasero del tipo Disco marca Knorr-Bremse
Tipo del accionamiento freno de estacionamiento	Accionamiento por resorte con desbloqueo neumático
Tipo y marca del freno motor	Freno motor del tipo obstrucción de gases de escape marca SCANIA
Sistemas de frenado (ABS y EBS)	ABS, EBS, ESP, retardador incorporado en la caja de cambios y Control de Tracción
CARROCERÍA	
Marca	Marcopolo
Modelo	Torino G7
Largo del voladizo delantero (mm)	2950
Largo del voladizo trasero (mm)	3530
Tipo de piso (low entry/low floor)	Low Entry
Capacidad de transporte (pasajeros sentados y de pie)	96
Número de asientos	35
Descripción de sistema de sección articulada	N/A
Descripción de sistema de climatización	Marca Valeo, con una capacidad de 136500 BTU/h, instalado en el techo de bus con ductos canalizadores que distribuyen el aire por todo el habitáculo.
Marca, cantidad y tipo de puertas de servicio (cantidad de hojas y tipo de apertura)	Puertas Marcopolo, Puertas Pivotadas rectas de dos hojas (abatibles), una en la parte delantera y otra en el entre ejes.
Dimensiones de puertas (alto y ancho) (mm)	1950 x 1220
Dimensiones de los marcos de puertas (alto y ancho) (mm)	2100 x 1250
Descripción de sistema de accionamiento de las puertas	Las puertas son accionadas a través del panel de control y son activadas por una válvula electroneumática.

Descripción de sistema de accionamiento de emergencia para las puertas	En cada puerta existe una válvula la cual al ser jalada, hace con que la presión de los pistones de las puertas sea aliviada permitiendo así la abertura.
OTROS	
Peso bruto vehicular (kg)	19900
Peso en vacío (kg)	13432
Descripción general de sistema de cargadores USB (características, cantidad y ubicación)	Los USB serán instalados al largo de la lateral del bus, siguiendo lo descrito en la licitación N°LP SB 001/2019, el bus tendrá un total de 18 USB con una carga de 1amper.
Descripción del equipamiento para Wi-Fi a bordo	Equipo de marca ACTIA posee una tecnología 4G, con capacidad de 30 conexiones simultáneas y una velocidad 2,4 GHz
Marca y descripción del sistema de detección de proximidad de peatones y objetos	Marca Movon: Durante el viaje, el sistema escanea la ruta y calcula la distancia y la velocidad de los vehículos alrededor para prevenir peligros y avisar al conductor, evitando así colisiones frontales y desviaciones del volante. Estos recursos proporcionan al conductor el tiempo de respuesta necesario para garantizar la seguridad de todos. Proporciona avisos en situaciones críticas cuando hay un peatón o vehículos de dos ruedas frente al recorrido del vehículo
Marca y descripción megafonía	Marca Sonda, con un micrófono en el panel el cual permite al conductor comunicarse con el restante del bus.
Marca y modelo cámaras de seguridad	Marca Actia, cámara de marcha atrás modelo TVL, cámaras internas del habitáculo son de modelo HD con resolución 720p y también TVL.
Marca y descripción de letreros y paneles de información	Marca SETBUS – letrero frontal con las dimensiones 13x128x13 en color ámbar. Uno lateral 164x150 en colores ámbar y uno en el para brisas 64x192. Todos con comando directamente en el panel y con posibilidad de ingresar informaciones vía USB

G.2 Diagrama o layout del Bus

Se adjunta un diagrama general o layout del bus en Anexo G1.

G.3 Consumo energético⁴

Se indica el resultado de las mediciones de consumo energético efectuadas mediante el ciclo de conducción denominado "Ciclo TS-STGO", que representa la operación de un bus urbano en la ciudad de Santiago, efectuadas de acuerdo al "Protocolo técnico para Obtener Consumo Energético en Buses de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Santiago" aprobado por la Resolución Exenta N°2243, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones. El consumo energético medido e informado en unidades de *kilowatt/hora* por kilómetro y en *megajoules* por kilómetro es el siguiente:

Consumo energético ciclo "TS STGO" ($CE_{kwh/km}$): 8,86 [Kwh/km]

Consumo energético ciclo "TS STGO" ($CE_{Mj/km}$): 24,70 [Mj/km]

Se adjunta certificado pertinente en Anexo G1.

⁴ Los datos que se informan en este apartado podrán variar en función de los resultados que deriven del proceso de homologación del bus, regulado en el artículo 6.2. de las bases de licitación N° LP SB001/2019, a cargo del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

G.4 Nivel de emisiones del bus⁵

Se adjunta certificado pertinente en Anexo G1.

La sección G de las condiciones particulares de contratación solo podrá modificarse para incorporar la descripción de nuevos buses que el Suministrador deba proveer en el marco de lo dispuesto en el Contrato de Suministro.

⁵ Los datos que se informan en este apartado podrán variar en función de los resultados que deriven del proceso de homologación del bus, regulado en el artículo 6.2. de las bases de licitación N° LP SB001/2019, a cargo del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

H. ACTA DE FORMALIZACIÓN

ACTA DE FORMALIZACIÓN

[SUMINISTRADOR]

Y

[OPERADOR DE BUSES]⁶

EN SANTIAGO DE CHILE, a [●] de [●] de 2019, ante mí, [●], chileno, [●], abogado, cédula nacional de identidad número [●], Notario Público Titular de la [●] Notaría de Santiago, con oficio en calle [●], de la comuna de [●], comparecen:

/Uno/ don/doña [Nombre], [nacionalidad], [estado civil], [profesión], cédula de identidad/pasaporte N° [●], y don/doña [Nombre], [nacionalidad], [estado civil], [profesión], cédula de identidad/pasaporte N° [●], ambos en representación, según se **acreditará de [SUMINISTRADOR]**, Rol Único Tributario N° [●], todos domiciliados en [●], comuna de [●], Santiago (en adelante, “Suministrador de Buses” o “El Suministrador”); y

/Dos/ don/doña [Nombre], [nacionalidad], [estado civil], [profesión], cédula de identidad/pasaporte N° [●], y don/doña [Nombre], [nacionalidad], [estado civil], [profesión], cédula de identidad/pasaporte N° [●], ambos en representación, según se acreditará de **[OPERADOR DE BUSES]**, Rol Único Tributario N° [●], todos domiciliados en [●], comuna de [●], Santiago (en adelante, el “Operador de Buses” o “El Operador”) y conjuntamente con el Suministrador, las “Partes”);

Todos los comparecientes acreditaron sus identidades con las cédulas o pasaportes citados y dieron constancia de ser mayores de edad.

Las partes exponen que han convenido en la formalización del vínculo jurídico que los une mediante la suscripción de la siguiente Acta de Formalización (el “Acta” o el “el Acuerdo”):

H.1 PRIMERO: Antecedentes

(Uno) En ejercicio de sus atribuciones y en cumplimiento de su fin, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante “el Ministerio de Transportes” o “MTT”, convocó a una licitación pública para la concesión del uso de vías para la prestación de servicios de transporte, y en forma separada, a una licitación pública para el suministro de buses. Como resultado de dicho proceso, coexistirán dos tipos de contratos: (i) un contrato entre el Ministerio y quienes presten los servicios de transporte y (ii) otro contrato entre el MTT y quienes suministren los buses necesarios para operar los servicios de transporte. El modelo implementado por el Ministerio de Transportes exige, en consecuencia, que ambos tipos de contratos (el de prestación de servicio de transporte y el de suministro de buses) contengan obligaciones complementarias y correlativas que regulen la fabricación, traslado, entrega y uso de los buses, y las responsabilidades que corresponderán a cada uno, entre otros aspectos. No obstante, y para facilitar la coordinación entre el operador de los servicios de transporte y aquel que le suministre los buses, el modelo contempla la suscripción de un acta o acuerdo que permita formalizar el vínculo jurídico entre ellos.

(Dos) Por instrumento privado de fecha [●] de [●] de [●], y de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 18.696, el Suministrador y el Ministerio de Transportes, suscribieron un contrato

⁶ Nota: Contrato a celebrarse por escritura pública.

para la prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, (en adelante, el Contrato de Suministro) el cual fue aprobado mediante Resolución N° [●] de fecha [●], del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Hacienda. El Contrato de Suministro se entiende formar parte integrante del presente acuerdo para todos los efectos legales a que hubiere lugar y se protocoliza al final del presente repertorio bajo el número [●]. Según se indica en el citado contrato, el Ministerio encomendó al Suministrador la prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, quien, debidamente representado, aceptó realizarla en las condiciones, especificaciones técnicas y alcances previstos en el mismo. Conforme se establece en el Contrato de Suministro, corresponde al Suministrador, entre otras obligaciones, entregar al Operador de Buses la cantidad determinada de buses indicada en las respectivas órdenes de suministro emitidas por el MTT, garantizar la calidad de dichos buses, cumplir con las obligaciones de soporte local y *overhaul*, realizar la certificación del mantenimiento y estado general del bus, todo ello en la forma y oportunidad prevista en el propio Contrato de Suministro. Adicionalmente, el Contrato de Suministro dispone en su cláusula 13 que el Suministrador deberá formalizar el vínculo jurídico con el Operador de Buses y, en consecuencia, suscribir el Acta de Formalización, en tanto la cláusula 13.4 establece el contenido mínimo que deberá tener dicha Acta.

(Tres) Por instrumento privado de fecha [●] de [●] de [●], y de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 18.696, Operador de Buses y el Ministerio de Transportes, suscribieron un Contrato de Concesión el cual fue aprobado mediante Resolución N° [●] de fecha [●], del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Hacienda. El Contrato de Concesión se entiende formar parte integrante del presente acuerdo para todos los efectos legales a que hubiere lugar y se protocoliza al final del presente repertorio bajo el número [●]. Según se indica en el Contrato de Concesión, el Ministerio de Transportes otorgó al Operador de Buses el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago que se individualizan en el Anexo [●] del contrato, para la prestación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses que integran la Unidad de Servicios N° [●]. Conforme a lo pactado en dicho instrumento, el plazo de vigencia de la [concesión] se extiende hasta el día [●] de [●] de [●]. Según lo dispuesto en la cláusula [●] del Contrato de Concesión, el Operador de Buses tiene derecho a que el Suministrador le entregue y ponga a su disposición la cantidad de [●] buses. Adicionalmente, el Contrato de Concesión dispone en su cláusula [●] que el Operador deberá formalizar el vínculo jurídico con el Suministrador y en consecuencia suscribir el Acta de Formalización, en tanto la cláusula [●] establece el contenido mínimo que deberá tener dicha Acta.

H.2 SEGUNDO: Objeto del Acta

En este acto las partes vienen a formalizar el vínculo jurídico que ya existe entre ellas y que se regula en el contrato de suministro de buses (en adelante, "Contrato de Suministro") y en el contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses (en adelante, "Contrato de Concesión").

H.3 TERCERO: Suministro de Buses

(Uno) Obligación de Suministrar. El Suministrador en este acto declara conocer y aceptar que, conforme a lo dispuesto en el Contrato de Suministro y sujeto a las condiciones y términos ahí previstos, deberá suministrar al Operador de Buses, la cantidad de [●] buses, nuevos y sin uso, en adelante "los Buses". Las características, especificaciones técnicas y estándar mínimo de calidad de los Buses obedecen a aquellas requeridas en el proceso de licitación N° LP SB001/2019. Las Partes dejan expresamente establecido que el Suministrador adquirió los bienes antes descritos de conformidad al Contrato de Suministro y para el solo efecto de ponerlos a disposición del Operador de Buses, por lo que cada una de las estipulaciones de este Acuerdo deberán ser entendidas en ese espíritu.

(Dos) Alistamiento. (i) Las partes declaran conocer y aceptar que el proceso de fabricación del bus (en adelante Alistamiento) se desarrollará por el Suministrador en los términos previstos en el Contrato de Suministro. (ii) No obstante, las Partes en este acto acuerdan el

calendario de las visitas periódicas que realizarán a las instalaciones de el o los fabricantes para supervisar el proceso de Alistamiento, el que se agrega como anexo a este documento. Las partes podrán acordar modificaciones al calendario de visitas, en cuyo caso corresponderá al Operador de Buses informarlo al Ministerio de Transportes, dentro de tercero día. Las partes asistirán en forma conjunta a las visitas, y en ellas también podrá participar el Ministerio de Transportes si lo estima pertinente. El Operador de Buses en el marco de las visitas podrá efectuar observaciones, comentarios y sugerencias al Suministrador relacionadas con el cumplimiento de las especificaciones técnicas o del cumplimiento de la normativa vigente que permitan alertar al Suministrador y prevenir eventuales retrasos o incumplimientos. El Operador de Buses deberá informar al MTT dichas observaciones, dentro de tercero día.

(Tres) Traslado y custodia de los Buses. Corresponderá al Suministrador efectuar el traslado de los buses desde su lugar de fabricación o ensamblaje hasta el lugar de aparcamiento que el propio Suministrador defina dentro de la Región Metropolitana, y asumirá los riesgos y costos conforme a lo dispuesto en el Contrato de Suministro. El Suministrador informará al Ministerio de Transportes y al Operador de Buses la ubicación del lugar de aparcamiento, así como de cualquier traslado a otro lugar de aparcamiento. Asimismo, corresponderá al Suministrador custodiar los buses hasta la fecha en que se haga entrega de los buses al Operador de Buses, sin perjuicio de la posibilidad de exigir al Operador de Buses las compensaciones pertinentes en caso que este no cumpla con su obligación de retirar los buses en la fecha correspondiente.

(Cuatro) Revisión de los Buses. El Suministrador deberá informar al Operador de Buses, en los términos establecidos en el Contrato de Suministro, la fecha y/o periodo de revisión de los buses, esto es, la fecha o periodo en que se inspeccionará el estado inicial de cada bus. Cada parte designará en forma separada y con la debida antelación, a una o más personas para la inspección inicial de los buses quienes deberán concurrir a dicha inspección en la oportunidad correspondiente y a suscribir el acta de revisión que al finalizar el proceso se levante por el Suministrador.

Si hubiere defectos en el bus al momento de la revisión, estos deberán quedar consignados en el acta de revisión y en ningún caso será responsabilidad del Operador reparar, corregir, o responder por las consecuencias de estos defectos.

En la fecha de revisión de los buses o antes si fuere posible, el Suministrador deberá entregar al Operador toda la documentación consignada en el Contrato de Suministro.

H.4 CUARTO: Entrega de los Buses

Las partes acuerdan que la entrega de los buses se realizará en la forma y oportunidad prevista en el Contrato de Suministro y en el Contrato de Concesión. La entrega efectiva de los buses constará de un acta, la que deberá ser suscrita al menos por una persona designada por el Suministrador y por una persona designada por el Operador y notificada por el Suministrador al MTT en un plazo de cinco (5) días desde la fecha de entrega. El Suministrador se obliga a tomar las medidas correspondientes para permitir que el Operador de Buses pueda retirar los buses en la fecha prevista. El Operador de Buses, por su parte, se obliga a tomar la custodia de los buses en la oportunidad correspondiente conforme a lo indicado en el Contrato de Suministro y en el Contrato de Concesión, bajo el apercibimiento de tener que reembolsar al Suministrador todos los costos en que éste incurra por este motivo, particularmente los costos asociados a la custodia y seguro de los buses por el período que medie entre la fecha en que debieron retirarse los buses y aquella en la que efectivamente se retiraron.

H.5 QUINTO: Uso y Goce de los Buses

(Uno) El Suministrador autoriza expresamente que los buses sean declarados bienes afectos, en tanto el Operador de Buses se obliga a inscribirlos en el Registro de Bienes Afectos, que lleva el Ministerio de Transportes, de modo de dar cumplimiento al Contrato de Concesión o al instrumento jurídico correspondiente.

(Dos) El Suministrador autoriza expresamente al Operador de Buses para usar y gozar de los buses, en los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.

(Tres) El Suministrador declara conocer y aceptar que no tiene derecho a exigir, cobrar ni percibir pago o contraprestación de ninguna especie de parte del Operador de Buses, por el uso y goce que en este acto autoriza.

(Cuatro) La autorización consignada en el numeral (uno) precedente se extenderá por todo el periodo en que se encuentre vigente el Contrato de Concesión.

(Cinco) El Operador de Buses se obliga a poner los buses a disposición de quien el Ministerio designe, tan pronto se produzca la terminación del Contrato de Concesión. Con dicho fin, el Suministrador autoriza desde ya al Operador de Buses para entregar los buses a quien el Ministerio designe, producido el término del Contrato de Concesión.

H.6 SEXTO: Garantías y Corrección de Defectos

(Uno) El Suministrador garantiza la calidad de los buses en los términos y condiciones previstos en el Contrato de Suministro. A más tardar en la fecha de revisión de los buses, el Suministrador entregará al Operador de Buses la o las garantías respectivas.

(Dos) Si durante el período de vigencia de la garantía, el Operador de Buses tomare conocimiento o estimare que existe algún defecto cubierto por dicha garantía, que no provenga de un Evento Excluyente, conforme se define en el Contrato de Suministro, deberá notificar al Suministrador y al Ministerio de Transportes de ese defecto y requerirle que lo corrija o repare.

(Tres) El Suministrador deberá efectuar las reparaciones, correcciones, ajustes o reemplazos a su entero costo, por partes, piezas o componentes originales o certificados por el fabricante, en coordinación con el Operador de Buses, en los plazos indicados en las Condiciones Particulares de Contratación; y la reparación deberá realizarse de modo tal que genere el menor impacto posible en la operación de los servicios de transporte.

(Cuatro) No obstante lo indicado en el numeral (Dos) precedente, el Suministrador declara conocer y aceptar que, si no corrigiere o reparare el defecto en la oportunidad y forma pertinente, el Ministerio de Transportes podrá - de oficio o a requerimiento del Operador de Buses respectivo-, ordenar que los defectos sean corregidos o reparados por el Operador de Buses o por quien éste designe, y los costos serán soportados por el Suministrador.

(Cinco) Fuera del periodo de garantía, y en aquellos casos en los que los desperfectos excedan la cobertura, el Operador también podrá requerir al Suministrador la reparación de cualquier falla o desperfecto que presenten los buses. En estos casos, si bien el Suministrador tendrá la obligación de llevar a cabo las reparaciones que fueren necesarias, los costos deberán ser soportados por el Operador.

(Seis) Las disputas que pudiera haber entre las partes sobre la cobertura de la garantía en un caso particular no justificarán los eventuales retardos en las reparaciones, que deberán llevarse a cabo en el menor plazo posible, sin perjuicio de lo que decidan los mecanismos de solución de controversias entre las partes sobre quién debe cubrir los costos.

H.7 SÉPTIMO: Saneamiento

(Uno) El Suministrador no responderá al Operador de Buses por las turbaciones que pueda sufrir en el uso y goce de los buses por vías de hecho de terceros o por terceros que justifiquen algún derecho sobre éstos, cualquiera sea la causa de dicho derecho, posterior a la celebración del presente contrato, y haya sido o no conocida por el Suministrador y cualquiera sea la privación que, como consecuencia de ello, sufra el Operador de Buses.

(Dos) El Suministrador solo responderá de los defectos cubiertos por la garantía, conforme se establece en la cláusula sexta de este instrumento, de modo tal que cualquier falla no cubierta por la garantía será de costo del Operador de Buses. En consecuencia, el Operador de Buses renuncia a efectuar al Suministrador cualquier reclamación derivada de fallas no cubiertas por la garantía, y a pedir la terminación del presente contrato y/o excepcionarse del cumplimiento íntegro y oportuno de sus obligaciones derivadas del mismo, fundada en los mismos hechos.

H.8 OCTAVO: Destino, mantenimiento de los buses y otras obligaciones del Operador de Buses

(Uno) El Operador de Buses queda obligado a mantener los buses dentro del territorio nacional y a destinarlos exclusivamente a la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros de la Provincia de Santiago y las Comunas de San Bernardo y Puente Alto, en la forma prevista en el [Contrato de Concesión o en el instrumento jurídico correspondiente], y demás normas legales y reglamentarias que resulten aplicables.

(Dos) El Operador de Buses reconoce que el dominio de los buses pertenece al Suministrador y, por lo tanto, se compromete a no transferirlos, venderlos, enajenarlos, gravarlos, arrendarlos o cederlos a cualquier título, ni ejecutar, permitir o tolerar acto alguno que pueda alterar la titularidad de ese dominio, o que tienda a su enajenación, transferencia o gravamen. Si el Operador de Buses tuviere conocimiento de hechos o acciones en virtud de los cuales se impugnare o desconociere, o se intentare por cualquier persona impugnar o desconocer el dominio del Suministrador sobre los buses, o derivaren o pudieren derivar en situaciones que amenacen o turben el ejercicio de su derecho de propiedad, deberá ponerlos en conocimiento del Suministrador de inmediato, y ejercitar de su propio cargo, cuantas acciones, excepciones, defensas o reclamaciones fueran necesarias, ante cualquier autoridad administrativa, política o judicial que corresponda, para acreditar y obtener el reconocimiento del dominio del Suministrador sobre los buses.

(Tres) El Operador de Buses se obliga a mantener los buses en correcto estado de conservación, y dar cumplimiento a todas las obligaciones legales y contractuales de mantenimiento y cuidado de los mismos. El mantenimiento de los buses deberá hacerse en la forma y oportunidad dispuestas en el plan de mantenimiento y que se entiende formar parte del presente instrumento para todos los efectos legales, quedándole prohibido efectuar reparaciones y mantenimientos en contravención a dicho plan de mantenimiento. Los gastos a que dé lugar el cumplimiento de esta obligación serán de cargo exclusivo del Operador de Buses.

(Cuatro) El Operador de Buses deberá utilizar los buses de acuerdo con su naturaleza y aptitudes, cumpliendo estrictamente las reglas generales relativas al uso, conservación, transporte o destino de los mismos impartidas por el fabricante y las disposiciones de las autoridades pertinentes, no pudiendo transformarlos ni alterarlos sin autorización previa y por escrito del Ministerio de Transportes. En el uso de los buses, el Operador de Buses se obliga a utilizar solamente tecnologías probadas y que no atenten en contra del medio ambiente, la salud pública y la seguridad de las personas.

(Cinco) El Operador de Buses deberá acatar todas las normas vigentes que regulen la actividad del transporte público de pasajeros o que le sean aplicables, especialmente, la Ley N°18.290 cuyo texto refundido fuere aprobado por el D.F.L. N°1, de 2007, del Ministerio de Transportes y de Justicia. Por lo tanto, el Operador de Buses asumirá todos los riesgos de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, como el pago de multas o indemnizaciones, por infracciones o daños que se produzcan con ocasión del ejercicio de este servicio.

(Seis) El Operador de Buses declara conocer y aceptar expresamente que serán de su cargo y costo todas las reparaciones de los buses entregados para su uso por el Suministrador, salvo aquellas cubiertas por la o las garantías referidas en la cláusula sexta de este instrumento y las que se relacionen con el proceso de *Overhaul*, regulado en la cláusula novena. En cumplimiento de esta obligación, el Operador de Buses deberá reemplazar las piezas y accesorios dañados o desgastados por el normal uso de los buses y/o que se deriven de la antigüedad de los mismos y/o de la negligencia del Operador de Buses.

(Siete) En la mantención o reparación de los buses, el Operador de Buses sólo podrá emplear partes, piezas y componentes, originales o alternativos, de la misma calidad y requerimientos técnicos que los comercializados por el Suministrador.

(Ocho) Serán de cargo del Operador de Buses todas aquellas transformaciones y modificaciones que sea necesario realizar sobre los buses, para dar cumplimiento a: (i) las

normas legales o reglamentarias que dicte la autoridad pertinente para el desplazamiento y funcionamiento de vehículos destinados al transporte público, (ii) las obligaciones contractuales pactadas con el Ministerio de Transportes, y, (iii) en general, las obligaciones impuestas por la autoridad para la integración de los buses al Sistema de Transporte Público Metropolitano, salvo aquellas que el Contrato de Suministro imponga al Suministrador. En este contexto, el Operador de Buses no tendrá derecho a reembolso ni indemnización alguna por las reparaciones y/o mantenimientos que efectúe, ni por los repuestos, piezas, accesorios y/o cualquier otro elemento que reemplace o se incorpore en los buses.

(Nueve) Las mejoras de cualquier naturaleza, sean necesarias, útiles o voluptuarias, que el Operador de Buses introduzca en los buses, se incorporarán a éstos sin derecho a reembolso de su valor, y no podrán ser retiradas ni separadas al término del presente Contrato, salvo en cuanto ello hubiere sido expresamente autorizado por escrito por el Ministerio de Transportes y su retiro no causare detrimento a los buses.

(Diez) El Operador de Buses deberá pagar oportunamente los permisos de circulación a la Municipalidad respectiva (desde el segundo permiso en adelante) y cualquier otro impuesto, derecho o tasa de carácter fiscal o municipal actualmente establecidos en la ley, o que se establezcan en el futuro y que graven los buses o la circulación de los mismos. También deberá contratar la póliza de seguro obligatorio de accidentes personales o cualquier otra que en el futuro se exija por ley o acto de autoridad para los fines a que son destinados los buses.

(Once) Las partes acuerdan expresamente que, si el Suministrador fuera demandado judicialmente como consecuencia de ser propietario de los buses, por hechos sucedidos en el uso de los mismos por parte del Operador de Buses, la defensa correspondiente deberá ser ejercida directamente y sin demora por el Operador de Buses. El Operador de Buses se obliga, por tanto, a mantener indemne al Suministrador de la responsabilidad solidaria recogida en el artículo 169 de la Ley N°18.290, -cuyo texto refundido fuere aprobado por el D.F.L. N°1 ya citado-, y, por tanto, a asumir, a su entero costo la defensa judicial en nombre y representación del Suministrador y a pagar cualquier multa, indemnización, o pago a que sea condenado el Suministrador, sin que el Operador de Buses tenga derecho a reembolso alguno por dicho concepto. Lo anterior es sin perjuicio de la existencia y procedencia de seguros contratados por responsabilidad civil. Con dicho fin y con esta misma fecha, pero en documento aparte, el Suministrador confiere el respectivo mandato judicial al Operador de Buses.

(Doce) Las obligaciones del Operador de Buses contenidas en esta cláusula, en lo que fueren pertinentes, sobrevivirán al término de este Acuerdo, de manera que, aun terminado el mismo, el Operador de Buses asume todos los riesgos por los daños referidos por cualquier causa, que surjan de hechos ocurridos durante la vigencia del Contrato de Concesión o el instrumento jurídico correspondiente, como asimismo se obliga a defender, indemnizar y liberar al Suministrador de toda perturbación o perjuicio y a pagarle, a su requerimiento, toda suma que corresponda a obligaciones, pérdidas, perjuicios, multas, costos, gastos o desembolsos razonables y comprobables, incluyendo las costas legales y judiciales, que el Suministrador haya debido pagar, derivados o relacionados de cualquier modo con la utilización de los buses por parte del Operador de Buses o sus dependientes o terceros.

(Trece) Corresponderá al Operador de Buses inscribir a su nombre la mera tenencia de los buses en los registros públicos pertinentes, así como asumir los costos asociados a la referida inscripción.

H.9 NOVENO: Proceso de Certificación y otras obligaciones del Suministrador de Buses

(Uno) Corresponderá al Suministrador ejecutar en la forma y periodicidad establecida en el Contrato de Suministro, un proceso de certificación que permita establecer si el mantenimiento de los buses realizado por el Operador de Buses se ha efectuado o no, conforme al Plan de Mantenimiento, y si los buses se encuentran en correcto estado de funcionamiento. El proceso de certificación comprenderá los siguientes aspectos: Auditoría Documental, Inspección Técnica y Revisión del Estado General del Bus. El Operador de Buses, permitirá el acceso del Suministrador y de la empresa externa encargada de la certificación, sus agentes o dependientes, para que inspeccionen los buses en el lugar en que se encuentren ubicados y/o

en el lugar donde se realizan las labores de mantenimiento, siempre con aviso previo dado con una anticipación razonable, no inferior a cuarenta y ocho horas. El Suministrador tendrá derecho a que el Operador le pague una suma mensual asociada al proceso de Certificación, conforme se indica en la cláusula décima de este instrumento.

(Dos) Corresponderá al Suministrador desarrollar e implementar planes de capacitación para el personal del Operador de Buses, de acuerdo con lo dispuesto en el Contrato de Suministro. El costo de la capacitación será de cargo del Suministrador.

(Tres) El Suministrador estará obligado a prestar el servicio de soporte local en los plazos de respuesta contemplados en el Contrato de Suministro.

(Cuatro) Corresponderá al Suministrador ejecutar de la forma y oportunidad reguladas en el Contrato de Suministro, el proceso de mantenimiento de media vida u *overhaul*. Los gastos a que dé lugar el cumplimiento de esta obligación serán de cargo exclusivo del Suministrador de Buses.

(Cinco) Para los buses eléctricos suministrados, corresponderá al Suministrador ejecutar de la forma y oportunidad reguladas en la cláusula 9.2. del Contrato de Suministro, recambio de baterías en el caso de que el bus experimente una autonomía menor a 160 km o 40 km, según se trate de buses eléctricos a batería de carga lenta o de carga de oportunidad, respectivamente. Los gastos a que dé lugar el cumplimiento de esta obligación serán de cargo exclusivo del Suministrador de Buses.

H.10 DÉCIMO: Pago por Certificación

(Uno) El Operador de Buses deberá pagar al Suministrador, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes, la suma equivalente en pesos a [●] UF⁷, por cada bus suministrado, y disponible en el Sistema durante el mes calendario previo al pago, como contraprestación por el cumplimiento de la obligación de certificación del mantenimiento de los buses.

(Dos) El Operador de Buses deberá pagar al Suministrador, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes, la suma equivalente en pesos a [●] UF por cada ocasión en que un bus debió ser re-inspeccionado (inspecciones adicionales o re-inspecciones, de acuerdo a la cláusula 11.4, 11.5 y 11.6 (iii) del contrato de suministro).

(Tres) La mora o simple retardo por más de treinta (30) días corridos en el pago de la certificación del mantenimiento, dará lugar a la aplicación del interés máximo convencional.

H.11 DÉCIMO PRIMERO: Consentimiento previo

El Operador de Buses requerirá del consentimiento previo y por escrito del Suministrador y del Ministerio de Transportes para ejecutar modificaciones, mejoras o alteraciones de cualquier clase en la estructura o funcionamiento de los buses.

H.12 DÉCIMO SEGUNDO: Prohibiciones

Queda prohibido al Operador de Buses ejecutar o permitir que se ejecuten los siguientes actos o contratos respecto de los buses:

(Uno) Subarrendar o ceder a cualquier título el presente Contrato. Con todo, en caso que durante la vigencia del presente Acuerdo el Operador de Buses pierda la calidad de tal, el Suministrador autoriza desde ya la cesión del Acuerdo a quien corresponda, en conformidad a las normas legales y reglamentarias aplicables.

(Dos) Ejecutar cualquier acto que pueda alterar la titularidad del dominio o los derechos del Suministrador sobre los buses o que tienda a su enajenación, transferencia o gravamen o que tenga por resultado uno cualquiera de estos actos.

(Tres) Dar a los buses un uso, actividad y/o destino distinto al declarado para efectos del

⁷ Este valor deberá corresponder al señalado en las condiciones particulares de contratación

seguro referido en la cláusula decimoquinta.

(Cuatro) Efectuar reparaciones o mantenencias a los buses o incorporar piezas o repuestos a los mismos en contravención a lo dispuesto en el Contrato de Suministro o en el Contrato de Concesión o instrumento jurídico correspondiente.

H.13 DÉCIMO TERCERO: Responsabilidad por daños a Terceros

(Uno) El Suministrador no será responsable por los daños y perjuicios, directos o indirectos, previstos o imprevistos, que pueda experimentar el Operador de Buses, en su persona o bienes, o que pueda experimentar cualquier tercero, incluyendo, sin que importe limitación, cualesquiera administradores, ejecutivos, trabajadores u otras personas bajo el control o supervisión del Operador de Buses, así como visitantes, clientes, pasajeros, terceros, etcétera, resultantes de la tenencia, uso, goce, operación, mantenimiento, reparaciones, alteraciones, mejoras e inclusive por la falta del debido mantenimiento de los buses.

(Dos) El Operador de Buses se obliga durante toda la vigencia del presente Acuerdo a soportar y responder oportuna y cabalmente de todas las consecuencias pecuniarias y de cualquier otra naturaleza, provenientes de daños causados a terceros, y se obliga a reembolsar al Suministrador, a su solo requerimiento, toda cantidad que éste pudiese eventualmente verse obligado a pagar, a título de indemnización, en razón de su carácter de propietario de los buses. Dichas responsabilidades e indemnizaciones, si correspondieren, serán exclusivamente de cuenta y cargo del Operador de Buses y subsistirán aún después de cesado el uso de los buses en tanto emanen de hechos cuya ocurrencia haya tenido lugar mientras duró la tenencia de los mismos por parte de este.

(Tres) El Operador de Buses se hace responsable y se obliga a mantener al Suministrador libre e indemne de toda responsabilidad de carácter civil, criminal, administrativa, tributaria, laboral, multas municipales y de naturaleza análogas, que emanen de cualquier hecho relacionado directa o indirectamente con la tenencia, uso, goce, operación, mantenimiento, reparaciones, alteraciones, mejoras e inclusive por la falta del debido mantenimiento de los buses, o cualquiera otra causa.

(Cuatro) Frente a cualquier contingencia en que se vea expuesto patrimonialmente el Suministrador, el Operador de Buses se obliga a asumir las gestiones y tramitaciones extrajudiciales y judiciales derivadas de dichas contingencias, como también cualquier costo que ello pudiere implicar, incluyendo honorarios profesionales, costas judiciales, gastos judiciales, costos financieros y cualquier otro, debiendo quedar siempre indemne el patrimonio del Suministrador, asumiendo el Operador de Buses la totalidad de dichas cargas. Para los efectos anteriores, el Suministrador se obliga a dar aviso oportuno al Operador de Buses de los reclamos, demandas u otros hechos que puedan exigir la intervención y defensa por parte del Operador de Buses, sujeto, sin embargo, a que éstos lleguen efectivamente al conocimiento del Suministrador.

H.14 DÉCIMO CUARTO: Riesgos de destrucción, pérdida o deterioro de los buses

(Uno) Todos los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro, total o parcial, de los buses, cualquiera sea su causa, sea que se trate de caso fortuito o fuerza mayor, de hechos o culpa del Operador de Buses, de sus dependientes o terceros, o derivados de hechos de la naturaleza, serán asumidos por Operador de Buses desde la fecha de entrega de los buses, salvo que en dicha fecha no hubiese sido posible realizar la entrega efectiva de los buses por un hecho atribuible al Suministrador.

(Dos) El Operador de Buses deberá informar al Ministerio de Transportes y al Suministrador de todo daño, accidente o deterioro significativo que sufran los buses, en forma inmediata. Asimismo, deberá dejar la constancia policial respectiva.

H.15 DÉCIMO QUINTO: Seguros

(Uno) El Operador de Buses deberá asegurar los buses, desde la fecha de entrega efectiva de los mismos, contra todo riesgo normal y asegurable para este tipo de bienes, con los deducibles

habituales para la cobertura de que se trate, y a favor del Suministrador. El Operador de Buses se obliga a mantener dichos bienes asegurados por toda la vigencia del Contrato de Concesión o el instrumento jurídico correspondiente, según las condiciones generales de la Póliza de Vehículos Motorizados, inscrita en el registro de pólizas bajo el código POL 198022. En el seguro de los buses deberán considerarse, entre otras y a lo menos, las siguientes coberturas: (i) Daños materiales, robo, hurto o uso no autorizado; (ii) Robo de accesorios limitado al 10% del valor comercial del vehículo con tope de cuarenta [40] Unidades de Fomento; (iii) Daños materiales a consecuencia de huelga y terrorismo. (iv) Daños materiales a consecuencia de actos maliciosos; (v) Daños materiales a consecuencia de riesgos de la naturaleza; (vi) Daños materiales a consecuencia de granizo; (vii) Daños materiales a consecuencia de sismo; (viii) Daños materiales causados por conductores dependientes; (ix) Daños materiales causados por la propia carga; (x) Daños a terceros causados por conductores dependientes; (xi) Daños a terceros causados por la carga; (xii) Asistencia al vehículo; (xiii) Defensa penal y constitución de fianzas; (xiv) Responsabilidad civil por daño emergente hasta mil [1.000] Unidades de Fomento; (xv) Responsabilidad civil por lucro cesante hasta mil [1.000] Unidades de Fomento; (xvi) Responsabilidad civil por daño moral hasta mil [1.000] Unidades de Fomento. Si la póliza fuese contratada con un deducible voluntario, éste no podrá exceder a cincuenta [50] Unidades de Fomento por toda y cada pérdida, el que será en todo caso cubierto por el Operador de Buses.

El seguro cubrirá, asimismo, la responsabilidad civil en exceso que pudiere afectar al Operador de Buses por daños a terceros por un monto de cinco mil [5.000] Unidades de Fomento, incluyendo el daño emergente, lucro cesante y daño moral.

(Dos) Todo costo de los seguros será de cargo exclusivo del Operador de Buses, incluyendo, sin limitación, sus primas y deducibles, y deberá ser tomado por éste en condiciones habituales de mercado en favor del Suministrador, debiendo enviarle a éste las pólizas correspondientes, sus renovaciones, y los comprobantes de pago de las primas, todo ello dentro de un plazo de veinte (20) días corridos contados desde la suscripción del contrato en el caso de la póliza y sus renovaciones, y desde el pago de las primas respectivas, en el caso de éstas.

Si el Operador de Buses no tomare las pólizas de seguro debiendo hacerlo, o no estableciere en ellas al Suministrador como beneficiario de los seguros, o las tomare por un valor inferior al valor comercial de los buses, el Suministrador estará facultado desde ya, pero no tendrá obligación alguna, para contratar los mencionados seguros, en los primeros casos, o para contratar los seguros por la parte no cubierta por aquellos contratados por el Operador de Buses, en el segundo caso. El Operador de Buses quedará obligado a reembolsar al Suministrador las sumas así pagadas.

(Tres) El monto asegurado será siempre a lo menos igual al valor comercial de los buses, valor que las Partes estiman que a esta fecha asciende a [●] Unidades de Fomento.

(Cuatro) El Operador de Buses deberá respetar todas las cláusulas y condiciones de las pólizas de seguro contratadas, cuidando de evitar que pueda producirse su resolución o caducidad. Al tiempo de su contratación, el Operador de Buses empleará su mayor diligencia en declarar fehacientemente y en forma completa y exacta la condición y estado de los bienes materia de los seguros.

(Cinco) Las partes dejan expresa constancia que las señaladas coberturas fueron acordadas por ellas y que, aun cuando el seguro sea tomado por el Suministrador y a su nombre, éste obra con el expreso consentimiento del Operador de Buses en la materia, sin perjuicio de que dichas coberturas o las condiciones generales de los seguros sean modificadas por determinación de la autoridad correspondiente.

(Seis) El Operador de Buses podrá, a su propio cargo, asegurar los buses contra cualquier otro riesgo. Serán de cargo del Operador de Buses cualquier otro seguro que se tome como consecuencia de la aplicación del presente Acuerdo o que pudiera establecerse en carácter de obligatorio y que no esté comprendido dentro de lo estipulado en la presente cláusula.

(Siete) El Operador de Buses deberá informar a la mayor brevedad, pero en cualquier caso dentro del plazo de aviso establecido en las pólizas de seguros correspondientes, al

Suministrador, al Ministerio de Transportes y a la compañía de seguros respectiva, sobre cualquier siniestro que hubiere afectado a los buses, indicando su fecha, lugar y circunstancias, así como la naturaleza y monto estimado de los daños.

(Ocho) La rehabilitación de todos los seguros después de ocurrido un siniestro, será de cargo y costo exclusivo del Operador de Buses.

(Nueve) Si el siniestro implicare la pérdida total de un bus, el Suministrador deberá reponer o reemplazar el bus si el Ministerio de Transportes así lo solicitare de acuerdo a lo previsto en la cláusula 10.2 del Contrato de Suministro.

(Diez) Si el siniestro fuere parcial y por cualquier causa el asegurador no pagare la indemnización, o la que pagare fuere insuficiente para reparar íntegramente los buses siniestrados, el Operador de Buses deberá asumir de su cargo el valor de la reparación no cubierto por el seguro. Con todo, en caso de siniestro parcial, el Suministrador sólo entregará la indemnización pagada por el asegurador una vez que los buses siniestrados hayan sido íntegramente reparados a su satisfacción.

(Once) Igualmente, si el asegurador no pagare la indemnización para reparar el daño causado en la persona o propiedad de un tercero, por cualquier causa, o si la que pagare fuere insuficiente, el Operador de Buses deberá pagar al Suministrador cualquier suma que éste hubiere debido desembolsar por dicho concepto, a su solo requerimiento y con los comprobantes que así lo acrediten. Si la cobertura del seguro de responsabilidad civil fuere insuficiente para pagar las indemnizaciones que procedan, el Operador de Buses se obliga a enterar la diferencia hasta completar el total resarcimiento de los perjuicios establecidos por sentencia judicial ejecutoriada, o cualquier equivalente jurisdiccional, tales como transacción, avenimiento u otros, dando aviso previo al Operador de Buses, pero sin necesidad de que éste de su consentimiento.

H.16 DECIMO SEXTO: Incumplimientos

(Uno) Sin perjuicio de las acciones a que dan derecho las reglas del Código Civil y las demás normas que sean aplicables, el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de este Acuerdo obligará a la contraparte para poner la situación en conocimiento del Ministerio de Transportes el solicitar la aplicación de las multas y/o de las demás sanciones que de conformidad al Contrato de Suministro y/o al (contrato de Concesión o el instrumento jurídico correspondiente] resulten aplicables.

(Dos) Lo establecido en esta cláusula no obsta ni limita el derecho del Suministrador a cobrar intereses moratorios cuando correspondiere, como asimismo cobrar los perjuicios reales y efectivos que hubiere sufrido a causa del incumplimiento del Operador de Buses.

H.17 DECIMO SÉPTIMO: Indivisibilidad de las obligaciones

Las partes acuerdan expresamente que todas y cada una de las obligaciones derivadas de este Acuerdo tendrán el carácter de indivisibles para las partes y sus sucesores, para todos los efectos legales que procedan.

H.18 DÉCIMO OCTAVO: Subordinación

El presente Acuerdo se encuentra subordinado a lo dispuesto en el Contrato de Suministro y en el Contrato de concesión, en términos tales que, en caso de existir contradicción entre lo dispuesto en este Acuerdo y las estipulaciones contempladas en los citados contratos, prevalecerán las disposiciones de éstos últimos por sobre lo que se indique en este Acuerdo. Del mismo modo, las disposiciones de éstos últimos se aplicarán supletoriamente al Acuerdo en todo aquello que no esté expresamente establecido.

H.19 DÉCIMO NOVENO: Resolución de Conflictos entre el Suministrador y el Operador de Buses

Cualquier dificultad o controversia que se produzca entre el Suministrador y el Operador de Buses respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución del contrato o que guarde relación con éste y que no haya podido resolverse de acuerdo a lo dispuesto en las cláusulas 22.1 y 22.2 del Contrato de Suministro y las respectivas del Contrato de Concesión, será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.

Las partes confieren poder especial irrevocable a la Cámara de Comercio de Santiago A.G., para que, a petición escrita de cualquiera de ellas, designe a un árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y de derecho en cuanto al fallo, de entre los integrantes del cuerpo arbitral del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago.

En contra de las resoluciones del árbitro no procederá recurso alguno. El árbitro queda especialmente facultado para resolver todo asunto relacionado con su competencia y/o jurisdicción.

H.20 VIGÉSIMO: Gastos

Todos los impuestos, derechos y gastos que se deriven del presente instrumento serán asumidos en igual proporción por ambas partes.

H.21 VIGÉSIMO PRIMERO: Ejemplares

El presente Acuerdo se suscribe en tres (3) ejemplares de igual fecha y tenor quedando uno en poder de cada parte, y otro en poder de la Subsecretaría de Transportes.

H.22 VIGÉSIMO SEGUNDO: Personería

La personería de los apoderados del **SUMINISTRADOR** consta de escritura pública de fecha [●], otorgada en la Notaría de Santiago de don [●].

La personería de los representantes del **OPERADOR DE BUSES** consta de escritura pública de fecha [●], otorgada en la Notaría de Santiago de don [●].

Dichas personerías no se insertan a pedido de las partes, por ser conocida de ellas y del Notario que autoriza. En comprobante y previa lectura, firman los comparecientes. Se da copia. Doy fe.

[Nombre]
p.p. [SUMINISTRADOR]

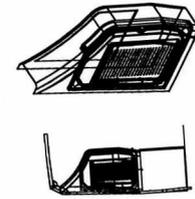
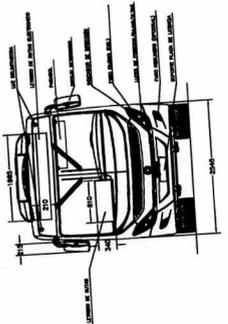
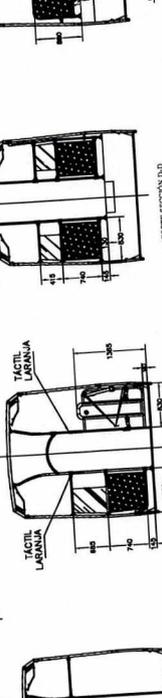
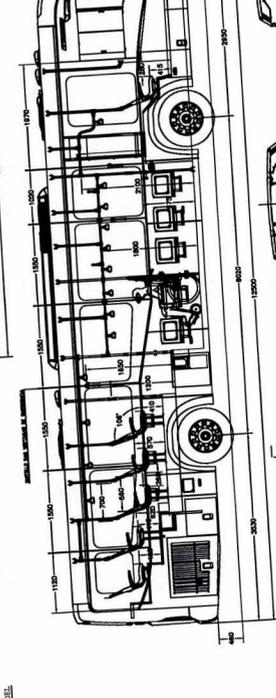
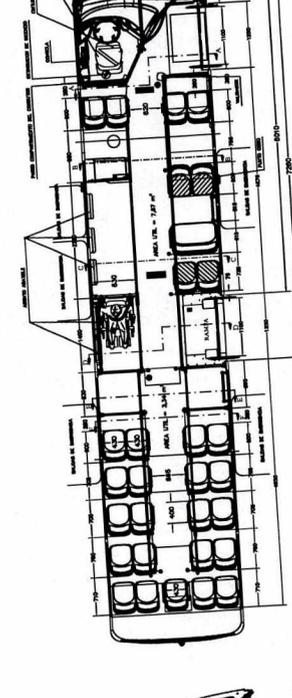
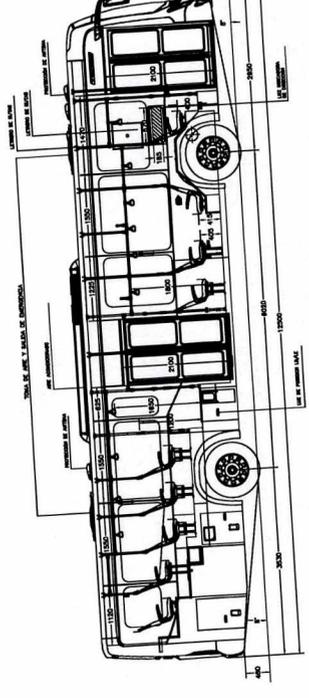
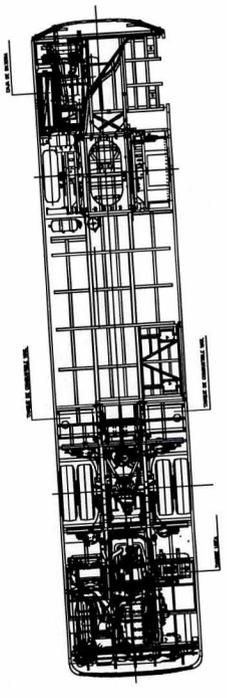
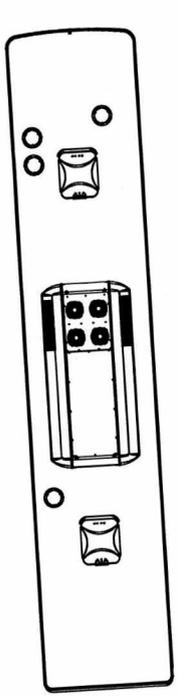
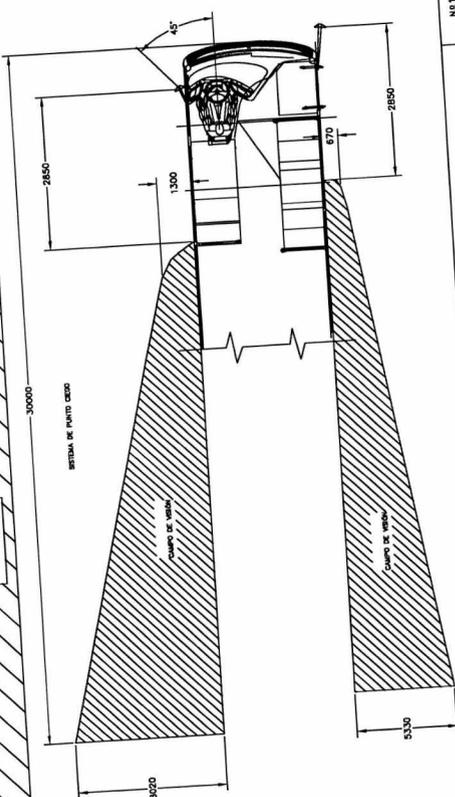
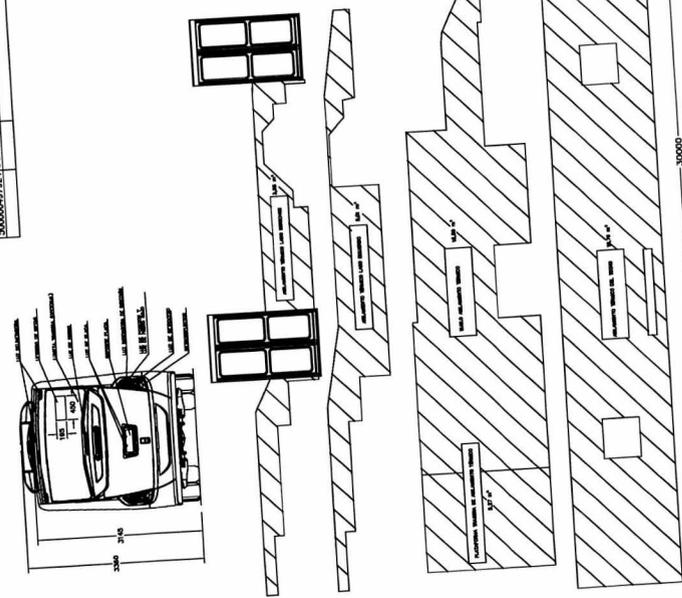
[Nombre]
p.p. [OPERADOR DE BUSES]

[Nombre]
p.p. [SUMINISTRADOR]

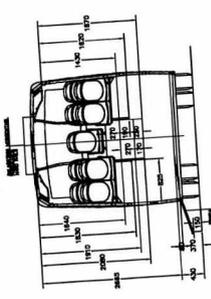
[Nombre]
p.p. [OPERADOR DE BUSES]

Anexo G1
Documento N°1
Diagrama General o Layout del bus

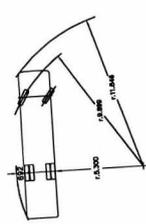
NOTAS
 1. El presente proyecto tiene el objetivo de definir y definir los detalles constructivos de un vehículo de transporte urbano.
 2. Se han considerado las condiciones de uso y las características técnicas de los componentes.
 3. El presente proyecto es un estudio preliminar y no garantiza la viabilidad económica ni técnica del mismo.
 4. Se han considerado las condiciones de uso y las características técnicas de los componentes.
 5. El presente proyecto es un estudio preliminar y no garantiza la viabilidad económica ni técnica del mismo.
 6. Se han considerado las condiciones de uso y las características técnicas de los componentes.
 7. El presente proyecto es un estudio preliminar y no garantiza la viabilidad económica ni técnica del mismo.
 8. Se han considerado las condiciones de uso y las características técnicas de los componentes.
 9. El presente proyecto es un estudio preliminar y no garantiza la viabilidad económica ni técnica del mismo.
 10. Se han considerado las condiciones de uso y las características técnicas de los componentes.



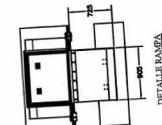
DETALLE DE LA CUBIERTA DEL PASAJEROS



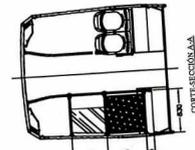
DETALLE DE LA CUBIERTA DEL PASAJEROS



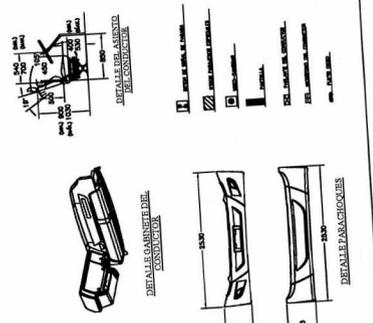
DETALLE DE LA CUBIERTA DEL PASAJEROS



DETALLE DE LA CUBIERTA DEL PASAJEROS



DETALLE DE LA CUBIERTA DEL PASAJEROS



RESPONSABLE TÉCNICO ING.º		ALESSANDRO B. MARCHESAN	
Nº 184184		CREA	
DATOS TÉCNICOS			
1	CHASIS + CARROCERIA + CONDUCTOR	13.507 kg	
2	PASAJEROS SERVIDOS + USUARIO SILLA DE RUEDAS (30+1) x 65	2.015 kg	
3	PASAJEROS DE PIE (88 x 85 kg)	4.280 kg	
4	PESO TOTAL SUMA(1 + 2 + 3)	19.812 kg	
PLANO GRANDE TORINO 07		Diseño realizado por ordenador	
ENCARGO: 11723008		DISEÑO: 11723008	
PROYECTADO POR: A.T. DADOS GRÁFICOS		PROYECTADO POR: A.T. DADOS GRÁFICOS	
NÚMERO		11723008	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Anexo G1
Documento N°2
Certificado de Consumo Energético

Informe Técnico de Resultado de Consumo Energético

Número de Informe : 3CV/CE/008-2019
Fecha de Emisión Informe : 13 de Diciembre de 2019

1. Información General:

1.1. Laboratorio de Medición : Centro de Control y Certificación Vehicular, 3CV
1.2. Altitud del Laboratorio : 460 mt.
1.3. Método de Medición : Resolución Exenta N°2.243 de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
1.4. Ciclo de Conducción :Ciclo TS-STGO
1.5. Fecha de Mediciones : 09 de Diciembre de 2019
1.6. Solicitante : Epysa Buses Ltda.

2. Información Vehículo:

2.1. Marca/ Modelo Chasis : Scania K280
2.2. Marca /Modelo Carrocería : Marcopolo Torino; largo 12,5 m
2.3. Clasificación del Bus : Clase B-2
2.4. Identificación del Vehículo (VIN) : 9BSK4X200I3963115
2.5. Código de Verificación : MC7027E6-19SCXXXX
2.6. Tipo de Propulsión : Combustible diesel comercial de especificación para Chile.
2.7. Capacidad de Pasajeros : 96
2.8. Peso Bruto Vehicular : 19.667 kg.
2.9. Peso en Vacío : 13.370 kg.
2.10. Motor : Scania, DC09 113, Euro VI
2.11. Potencia del Motor : 206 kw
2.12. Dimensión de Neumáticos : 295/80/R22.5
2.13. Aire Acondicionado : Sí

3. Equipamiento para Medición:

3.1. Dinamómetro de Chasis

3.1.1 Marca : AVL Zöllner GMBH

3.1.2 Tipo : Eléctrico – 48” 2WD

3.2. Balanza

3.2.1 Marca FWE

3.2.2 Tipo De pedestal, capacidad 300 kg

4. Condiciones para Medición:

4.1. Peso de Prueba : 16.490 kg.

4.2. Coeficiente de roce, F0 : 81,54 lbs

4.3. Coeficiente de roce, F1 : -4,1249 lbs/mph

4.4. Coeficiente de roce, F2 : 0,16955 lbs/(mph)²

4.5. Presión de Inflado de Neumáticos : 99 psi

4.6. Setting Aire Acondicionado Bus : 22°C

4.7. Combustible

4.7.1 Especificación : Diesel Comercial Región Metropolitana Santiago

4.7.2 Densidad : 0,837 kg/l

4.7.3 Poder Calorífico : 10.900 kcal/kg (*)
: 38,33368 (Mj/l)

(*) 1 kcal= 0,004186728 Mj

5. Resultados

Medición	Resultados Parciales						Resultado Final		
	Masa consumida (kg)	Volumen consumido (l)	Distancia recorrida (km)	Consumo (km/l)	Rendimiento (l/100 km)	Eficiencia Energética (Mj/km)	Consumo (km/l)	Rendimiento (l/100 km)	Eficiencia Energética (Mj/km)
3CV-HD-20190194	5,60	6,69	9,485	1,42	70,54	27,03	1,45	69,11	26,49
3CV-HD-20190195	5,45	6,51	9,496	1,46	68,57	26,28			
3CV-HD-20190196	5,45	6,51	9,544	1,47	68,22	26,15			

6. Nota final

El vehículo individualizado en el numeral 2 fue medido conforme la Resolución Exenta N°2243 de 2018 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, “Protocolo Técnico para Obtener Consumo Energético en Buses de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Santiago”

Firmado por Pamela Olivo Becerra, Coordinadora de Gestión y Evaluación de Tecnologías.

Firmado y timbrado por Alfonso Cádiz Soto, Secretario Técnico Centro de Control y Certificación Vehicular.

Anexo G1
Documento N°3
Certificado de Emisiones

Santiago, 13 de Noviembre de 2019
P3CV/0676/2019

Señor:
Felipe Jaramillo M.
Jefe de Ingeniería y PreVentas
Scania Chile S.A.
E-mail: felipe.jaramillo@scania.cl
Presente

De mi consideración:

Mediante la presente comunico a usted que, de acuerdo a los antecedentes contenidos en su presentación 3CV N° P7008/1 de fecha 30 de Octubre de 2019, para acreditar el cumplimiento de los niveles máximos de emisión establecidos en el Artículo 3° quinquies Tabla 3 del D.S N° 130/2001 del Mintratel (EURO VI), del motor marca **Scania** familia **DC09 Eu VI Engine Family 1**, se asigna el siguiente inicio de código de certificación al motor de la presentación referida:

EMPRESA HABILITADA	MOTOR		INICIO CODIGO
	MARCA	MODELO	
Scania Chile S.A.	Scania	Familia de motor: DC09 Eu VI Engine Family 1 DC09 113 (206 kW) Cilindrada: 9,291 Lts. Turbo Intercooler Sistema Inyección Electrónica Equipado con: OBD, LT SCR Scania / 2004326/2004130	7008-19LTXXXX

Sin otro particular, saluda atentamente a usted

Firmado y timbrado por: Ingeniero(s) de Certificación, y Secretario Técnico Centro de Control y Certificación Vehicular.”.

2.º **NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo a los interesados en el proceso de licitación para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto mediante su publicación en el sitio web www.dtpm.gob.cl, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3.4.1. de las respectivas bases.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB www.dtpm.cl Y ARCHÍVESE



REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES



REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE HACIENDA

RODRIGO CERDA NORAMBUENA
MINISTRO DE HACIENDA



DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
DIRECTORA
MINISTERIO DE HACIENDA