REPÚBLICA DEL PERÚ

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

ProInversión

COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA – PRO INTEGRACIÓN

Agosto, 2010

VERSIÓN FINAL

ANTECEDENTES **2**

CLÁUSULA PRIMERA
DEFINICIONES **4**
Acreedores Permitidos 4
Acta de Reversión de los Bienes 5
Acta de Recepción de Obra, Obras Nuevas o Adicionales de Obra 5
Acta Integral de Entrega de Bienes 5
Adicionales de Obra 5
Adjudicatario 5
Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) 5
Aeropuertos 5
Aeródromo Certificado 5
Aeroclubes 5
Ampliación 5
Año Calendario 6
Año(s) de la Concesión 6
Áreas de la Concesión 6
Asesor Aeroportuario 6
Autoridad Ambiental Competente 6
Autoridad Gubernamental 6
Bases 6
Bienes de la Concesión 6
Bienes del CONCESIONARIO 6
Caducidad de la Concesión 7
Capital Social Mínimo 7
Cargo de Acceso 7
Certificado de Aeródromo o Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios 7
Certificado de Funcionamiento 7
Cierre Financiero 7
Cofinanciamiento 7
CONCEDENTE 7
Concesión 7
CONCESIONARIO 8
Concurso 8
Contrato o Contrato de Concesión 8
Contrato de Acceso 8
Contrato de Asesoría Aeroportuaria 8
Contrato de Seguridades y Garantías 8
Control Efectivo 8
CORPAC 8
Costo Efectivo de la Deuda 8
Costo de Endeudamiento Máximo 8
Cuenta Recaudadora del Fideicomiso 8
Cuenta Reserva del Segundo Grupo 8
Datos Aeronáuticos 9
DGAC 9

DGASA 9
Día o Días 9
Días Calendario 9
Dólares o US$ 9
Empresa Afiliada 9
Empresa Bancaria 9
Empresa Matriz 9
Empresa Subsidiaria 10
Empresas Vinculadas 10
Endeudamiento Garantizado Permitido 10
Estándares Básicos 11
Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) 11
Expediente(s) Técnico(s) 11
Explotación 11
Fecha de Cierre 11
Fideicomiso 12
Fiduciario 12
Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión 12
Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras 12
Gravámenes 12
Hito 12
IATA 12
IGV 12
Informes de Avance de Obra 13
Infraestructura Aeroportuaria 13
Ingresos Regulados 13
Ingresos No Regulados 13
Inventarios 13
Inversionista(s) Estratégico(s) 13
Lado Aire 13
Leyes Aplicables 13
Libor 14
Mantenimiento 14
Mejoramiento 14
Niveles de Servicio 14
Normas Regulatorias 14
Nuevo CONCESIONARIO 15
Obras 15
Obras Nuevas 16
Operador Aeroportuario 16
Operaciones Principales 16
Operaciones Secundarias 16
OSITRAN 16
Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) 16
PAMO Máximo 17
Pago por Obras (PAO) 17
Pago por Obras Obligatorias (PPO) 17
Parte 17

Partes 17
Participación Mínima 17
Período Inicial 17
Período Remanente 17
Personal Clave 17
Plan de Adecuación a la Normativa Vigente 17
Plan de Equipamiento del Período Remanente 17
Plan Anual de Inversiones 18
Plan de Negocios 18
Plan Maestro de Desarrollo 18
Presupuesto Referencial 18
Programa de Ejecución de Obras 18
Programa de Mantenimiento Periódico 18
Programa de Rehabilitación y Mejoramiento 18
Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil 18
Proyecto Referencial 19
Rehabilitación 19
Reglamento del TUO 19
REMA 19
RETA 19
Requisitos Técnicos Mínimos 19
Saneamiento o Saneado 19
Segundo Grupo 19
Seguridad de Aviación Civil 19
Servicios de Navegación Aérea 20
Servicios Aeroportuarios 20
Servicios No Aeroportuarios 20
Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) 20
Socios Principales 20
Tarifa 20
Tipo de Cambio 20
Toma de Posesión 20
TUO 20
UIT 21
Usuario 21
Usuario Final 21
Usuario Intermedio 21
WLU 21

CLÁUSULA SEGUNDA
NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN **21**
Naturaleza jurídica 21
Objeto 21
Modalidad 22
Caracteres 22

CLÁUSULA TERCERA

DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL CONCEDENTE 22
Declaraciones de las Partes 22
Constataciones en la Fecha de Cierre 27

CLÁUSULA CUARTA
DE LOS PLAZOS **31**
Plazos de la Concesión 31
Suspensión de de las Obligaciones de las Partes 31
Prórroga del Plazo de la Concesión 33

CLÁUSULA QUINTA
RÉGIMEN DE BIENES **33**
Toma de Posesión de los Bienes de la Concesión 35
Entrega de los Bienes de la Concesión 36
Fines del Uso de los Bienes de la Concesión 36
Obligaciones del CONCESIONARIO respecto de los Bienes de la Concesión 36
De la Transferencia de propiedad 38
Entrega o devolución de los Bienes de la Concesión 39
Bienes del CONCESIONARIO y su transferencia al CONCEDENTE 40
Defensas Posesorias 40
Servidumbres 41

CLÁUSULA SEXTA
DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN **42**
Supervisión del Mantenimiento 43
Plazos de Subsanación 44

CLÁUSULA SÉTIMA
EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN **44**
Derechos y Deberes del CONCESIONARIO 44
Contrato de Asesoría Aeroportuaria 48
De las Facilidades Esenciales 50
De la Certificación de los Aeropuertos 50
Plan de Adecuación a la Normativa Vigente 50
De la Seguridad Integral 51
Miscelánea 52
De los Aeroclubes 52
Principios Aplicables a la Prestación de los Servicios Aeroportuarios 54

CLÁUSULA OCTAVA
EJECUCIÓN DE LAS OBRAS **55**
Responsabilidad General 55
De las Obras 56
Obras Obligatorias 56
Ejecución de las Obras Obligatorias 58
Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) de las Obras Obligatorias 58
Programa de Ejecución de Obras Obligatorias 60

Elaboración del Programa de Ejecución de Obras Obligatorias..... 60
Informes de Avance de Obras..... 61
Obras del Período Remanente..... 61
Presentación del Plan Maestro de Desarrollo..... 62
Presentación del Plan de Equipamiento del Período Remanente..... 64
Presentación del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire..... 64
Presentación del Plan Anual de Inversiones..... 66
Ejecución de las Obras del Período Remanente..... 66
Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) de las Obras del Período Remanente..... 67
Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente..... 68
Elaboración del Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente..... 69
Inversiones en Obras Nuevas y Adicionales de Obra..... 69
De las Obras Nuevas..... 69
De los Adicionales de Obra..... 70
Estudio Definitivo de Ingeniería para las Obras Nuevas..... 71
Ampliaciones de Plazos..... 72
De la ampliación de los Aeropuertos..... 72
Supervisión de las Obras..... 72
De la aprobación y recepción de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra 73

CLÁUSULA NOVENA
REGIMEN ECONÓMICO FINANCIERO..... 74
Tarifas y Cargos de Acceso..... 74
Cierre Financiero para las Obras del Período Remanente..... 77
Equilibrio Económico..... 77
Del Cofinanciamiento..... 80
PPO y PAO..... 81
Fideicomiso..... 82
Régimen Tributario de la Concesión..... 83

CLÁUSULA DÉCIMA
GARANTÍAS..... 85
Garantía del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO..... 85
Garantías a Favor del CONCEDENTE..... 85
Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión..... 86
Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras..... 86
Ejecución de las Garantías..... 86
Garantías a Favor de los Acreedores Permitidos..... 87
Derecho de Subsanación de los Acreedores Permitidos..... 91

CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA
RÉGIMEN DE SEGUROS..... 93
Aprobación..... 93
Clases de Pólizas de Seguros..... 93
Responsabilidad del CONCESIONARIO..... 96
Obligación del CONCEDENTE..... 96

CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA
AMBIENTE Y PATRIMONIO CULTURAL..... 97

Consideraciones Generales Socio Ambientales..... 97
Responsabilidad Ambiental u Obligaciones Socio Ambientales del Concesionario..... 97
Auditoría Ambiental y Plan de Mitigación..... 98
Declaración de Impacto Ambiental..... 99
De los Estudios de Impacto Ambiental..... 100
Gestión Ambiental..... 100
Contaminación..... 101
Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológicos..... 102

CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA
RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS Y PERSONAL..... 102
Relaciones con el Inversionista Estratégico..... 102
Cesión o transferencia de la Concesión..... 102
Cláusulas en Contratos..... 103
Relaciones de Personal..... 103
Personal..... 104

CLÁUSULA DÉCIMO CUARTA
COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS..... 105
Disposiciones Comunes..... 105
Facultades de OSITRAN..... 106
De las Potestades de Supervisión y Fiscalización..... 106
Supervisión de las Obras..... 107
De la Potestad Sancionadora..... 108
Tasa de Regulación..... 108
De las Auditorías..... 108

CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA
CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN..... 109
Término por Vencimiento del Plazo..... 109
Término por Mutuo Acuerdo..... 109
Término por incumplimiento del CONCESIONARIO..... 109
Término por incumplimiento del CONCEDENTE..... 112
Término por Decisión Unilateral del CONCEDENTE..... 114
Término por Fuerza mayor o caso fortuito..... 115
Liquidación de la Concesión durante el Período Remanente..... 116
Efectos de la Caducidad..... 118
Procedimiento para el Rescate en Caso de Resolución del Contrato..... 118
Procedimiento para las Subsanaciones..... 119

CLÁUSULA DÉCIMO SEXTA
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS..... 120
Leyes Aplicables..... 120
Ámbito de Aplicación..... 120
Criterios de Interpretación..... 120
Trato Directo..... 121
Arbitraje..... 122
Modalidades de procedimiento arbitrales..... 122

Reglas Procedimentales Comunes..... 124

CLÁUSULA DÉCIMO SÉTIMA
MODIFICACIONES AL CONTRATO..... 126

CLÁUSULA DÉCIMO OCTAVA
PENALIDADES..... 126

CLÁUSULA DÉCIMO NOVENA
MISCELÁNEA..... 127

CLÁUSULA VIGÉSIMA
DOMICILIOS..... 129

ANEXOS 131

ANEXO 1: DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS AEROPUERTOS DEL SEGUNDO GRUPO..... 132
Aeropuerto de Andahuaylas..... 132
Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" de la Ciudad de Arequipa.... 140
Aeropuerto "Crl. FAP. Alfredo Mendivil" Ayacucho..... 159
Aeropuerto Internacional "Inca Manco Cápac" de la Ciudad de Juliaca..... 168
Aeropuerto Internacional "Padre Aldamiz" de la Ciudad de Puerto Maldonado..... 181
Aeropuerto Internacional "Crl. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa" de la Ciudad de Tacna..... 189
Apéndice 1: Planos de Ubicación..... 201
Apéndice 2: Planos Perimétricos..... 202
Apéndice 3: Planos de Distribución..... 203

ANEXO 2: ÁREAS DE LA CONCESIÓN..... 204
Apéndice 1: Planos de las Áreas a ser entregadas en Concesión..... 205

ANEXO 3: BIENES MUEBLES E INMUEBLES DE LA CONCESIÓN..... 206
Apéndice 1: Bienes inmuebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en Concesión..... 206
Apéndice 2: Bienes muebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en Concesión..... 207

ANEXO 4: ENTIDADES PÚBLICAS..... 208

ANEXO 5: OPERACIONES QUE SE LLEVAN A CABO EN LOS AEROPUERTOS..... 211
Apéndice 1: Servicio de Protocolo..... 215

ANEXO 6: ACTIVIDADES DE GESTIÓN QUE DEBERÁN SER EJECUTADAS PARA LA ADECUACIÓN A LA NORMATIVA VIGENTE 217
Apéndice 1: Lineamientos para la elaboración del Manual de Aeródromo..... 224

ANEXO 7: ESQUEMA DE TARIFAS Y DE CARGO DE ACCESO..... 225

ANEXO 8: REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS..... 231
Apéndice 1: Instalaciones mínimas requeridas por aeropuerto..... 231
Apéndice 2: Requisitos Técnicos Mínimos..... 237
Apéndice 3: Descripción de Tareas de Mantenimiento..... 242
Apéndice 4: Lineamientos del Sistema de Seguimiento y Mejoramiento de la Calidad..... 246

ANEXO 9: TABLA DE PENALIDADES..... 258

ANEXO 10: INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. 267
Apéndice 1: Planos de áreas que se entregarán en uso a CORPAC S.A. 286
Apéndice 2: Planos de las áreas de los equipamientos y redes de cableado existentes para la operación de los servicios de Navegación Aérea de CORPAC S.A..... 287

ANEXO 11: DECLARACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL Y AUDITORÍAS AMBIENTALES..... 288
Apéndice 1: Términos de Referencia para la Elaboración de Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), Nivel Definitivo, para las Obras Obligatorias..... 288
Apéndice 2: Términos de Referencia Para la Elaboración de las Auditorías Ambientales 293

ANEXO 12: RELACIÓN DE CONTRATOS VIGENTES..... 299

ANEXO 13: PERSONAL CORPAC..... 300

ANEXO 14: PROPUESTA TÉCNICA..... 301

ANEXO 15: PROPUESTA ECONÓMICA..... 302

ANEXO 16: RÉGIMEN ECONÓMICO - FINANCIERO..... 303
Apéndice 1: Mecanismo de control y aprobación de avances de obra e Inversiones..... 304
Apéndice 2: Determinación del Cofinanciamiento..... 306
Apéndice 3: Fideicomiso..... 317
Apéndice 4: Procedimiento para valorizar el Avance de Obra en caso de caducidad por incumplimiento del Contrato..... 318
Apéndice 5: Variaciones en Cantidades y Mecanismos de Ajuste del PPO para las Obras Obligatorias..... 319

ANEXO 17: CARTA FIANZA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN..... 322
Apéndice 1: Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras..... 323

ANEXO 18: TESTIMONIO DE LA CONSTITUCIÓN DEL CONCESIONARIO..... 325

ANEXO 19: LUGAR DE ORIGEN DE LOS ACCIONISTAS DEL 326

CONCESIONARIO.....

ANEXO 20: PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LOS ACCIONISTAS DEL CONCESIONARIO..... **327**

ANEXO 21: CONTRATO DE ASESORÍA AEROPORTUARIA..... **328**

ANEXO 22: PERSONAL CLAVE - REQUISITOS MÍNIMOS..... **329**

ANEXO 23: INVERSIONES OBLIGATORIAS..... **331**

ANEXO 24: PLAN MAESTRO DE DESARROLLO..... **352**

Apéndice 1: Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo..... 352

Apéndice 2: Criterios para el reconocimiento de las Obras del Período Remanente..... 355

ANEXO 25: REGLAMENTO PARA EJECUCIÓN Y CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS, OBRAS NUEVAS Y ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y CONSULTORÍAS..... **357**

Apéndice 1: Lineamientos Mínimos para la Elaboración de los EDI..... 369

ANEXO 26: MODELO DE DECLARACIÓN DEL ACREEDOR PERMITIDO..... **370**

ANEXO 27: PRINCIPALES ACTIVIDADES A CARGO DEL ASESOR AEROPORTUARIO..... **371**

ANEXO 28: PROCEDIMIENTO DE CUSTODIA Y DEVOLUCION DE BIENES MUEBLES DE LA CONCESIÓN DADOS DE BAJA..... **377**

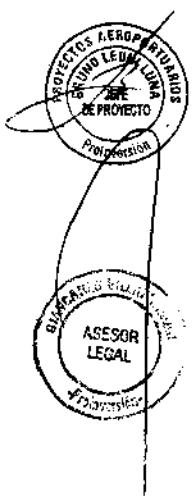
REPÚBLICA DEL PERÚ

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

ProInversión

COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA – PRO INTEGRACIÓN



Agosto, 2010

VERSIÓN FINAL

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DE LA REPÙBLICA DEL PERÚ

Señor Notario:

Sírvase a extender en su registro de Escrituras Públicas, una en la que conste el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el "Contrato") que celebran el Estado de la República del Perú, (en adelante, CONCEDENTE), actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ("MTC"), facultado por el artículo 30°, inciso a) del Decreto Supremo N° 060-96-PCM, con domicilio en Jr. Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por _____, con DNI No. _____, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. _____, de fecha _____, y de la otra parte, la Sociedad Concesionaria _____en adelante El CONCESIONARIO, con domicilio en _____, República del Perú, debidamente representado por _____, identificado(s) con _____, debidamente facultado(s) al efecto por _____.

Interviene en el presente Contrato, el Adjudicatario _____, con domicilio en _____debidamente representado por _____, identificado con _____ debidamente facultado al efecto mediante _____, quien a la Fecha de Cierre se constituirá en el CONCESIONARIO.

ANTECEDENTES

Por acuerdo de fecha 22 de enero de 2004, el Comité de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN – en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos, aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada en los Aeropuertos de la República del Perú, el cual fue ratificado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en su sesión de fecha 04 de febrero de 2004.

Mediante Acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN N° 250-05-2008 de fecha 09 de setiembre de 2008, se aprobó modificar el Plan de Promoción de la Inversión Privada para la entrega en Concesión de los Aeropuertos de la República del Perú.

El 18 de diciembre de 2008 se publicó el Decreto de Urgencia N° 047-2008 mediante el cual se declaró de necesidad nacional y de ejecución prioritaria por parte de PROINVERSION, entre otros proyectos, el proceso de promoción de la inversión privada del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Mediante el referido Decreto de Urgencia se dispuso que la aprobación del Plan de Promoción y las modificatorias de los proyectos que han sido declarados de necesidad nacional y de ejecución prioritaria, únicamente requieren de la aprobación del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN mediante acuerdo el cual deberá ser publicado en el Diario Oficial El Peruano.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 047-2008, en Sesión N° 266 de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha 09 de enero de 2009, se ratificó el acuerdo de modificación del Plan de Promoción antes señalado y se dispuso la publicación del mismo en el Diario Oficial El Peruano.

Con fecha 16 de enero de 2009 se publicó el Acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN que modifica el Plan de Promoción de la Inversión Privada para la entrega en Concesión de los Aeropuertos de la República del Perú.

Con fecha 19 de febrero de 2009 se publicó el Decreto Supremo N° 042-2009-EF por el cual se aprueba el Reglamento de Organización y funciones de PROINVERSION.

Mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF se designó a los miembros permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSION, entre ellos el Comité Especial de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACION (en adelante el Comité).

Las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú fueron aprobadas por el Comité en sesión de _____ y luego aprobadas por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en sesión de fecha _____.

Por acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN de fecha _____ se aprobó el presente Contrato.

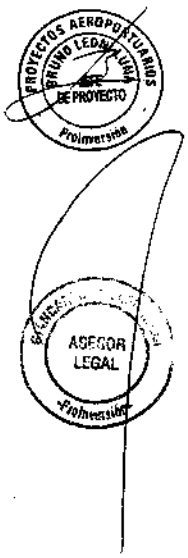
Con fecha _____, el Comité adjudicó la buena pro al Postor_____
_____
_____
_____;

Mediante Resolución Ministerial N° _____ se autorizó al señor _____ para que en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscriba el presente Contrato.

De conformidad con las Bases, el Adjudicatario o, en su caso, los Adjudicatarios, constituyeron a el CONCESIONARIO de acuerdo con las leyes de la República del Perú.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial –CORPAC S.A.- es la Empresa del Sector Transportes y Comunicaciones, cuyo cien por ciento de acciones pertenecen al Estado, organizada para funcionar como sociedad anónima, encargada de la administración de los aeropuertos de la República del Perú; como tal la infraestructura a su cargo es de alcance nacional, acorde con lo estipulado en el Decreto Supremo N° 023-2004-.PCM.

En virtud de lo antes señalado, las Partes convienen en celebrar el presente Contrato de acuerdo con los términos y condiciones siguientes:



CLÁUSULA PRIMERA

DEFINICIONES

Toda referencia efectuada en el presente Contrato a "Numerales", "Anexos", "Apéndices", "Cláusulas" o Secciones" deberá entenderse efectuada a anexos, apéndices, numerales, cláusulas o secciones del presente Contrato, respectivamente, salvo indicación expresa en sentido contrario. Todos los Anexos y Apéndices del presente Contrato forman parte integrante del mismo.

Cualquier referencia a una Autoridad Gubernamental determinada deberá entenderse efectuada a la misma o a cualquier entidad que la sustituya o suceda, o a la persona que dicha Autoridad Gubernamental designe para cumplir los actos señalados en el presente Contrato o en las Leyes Aplicables.

En el presente Contrato, los siguientes términos tendrán los significados establecidos a continuación:

1.1 **"Acreedores Permitidos",** El concepto de Acreedores Permitidos es sólo aplicable para los supuestos de Endeudamiento Garantizado Permitido. Para tal efecto serán los siguientes:

(i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado de la República del Perú sea miembro,

(ii) cualquier institución, entidad de crédito a la exportación o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado de la República del Perú mantenga relaciones diplomáticas,

(iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado de la República del Perú y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 027-2009-BCRP, emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones;

(iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por EL CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores (CONASEV),

(v) cualquier otra institución financiera nacional aprobada por EL CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" asignada por una clasificadora de riesgo nacional,

(vi) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el CONCESIONARIO,

(vii) cualquier persona natural o jurídica, excepto el CONCESIONARIO, sus accionistas, o empresas vinculadas que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el CONCESIONARIO mediante oferta pública.

(viii) cualquier persona jurídica, -excepto EL CONCESIONARIO, sus accionistas o empresas vinculadas-, que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario, emitido en el marco de un proceso de titulización de activos, mediante oferta pública; y

(ix) cualquier patrimonio Fideicometido o de la sociedad titulizadora,

constituido en el Perú o en el extranjero.

Dicho Acreedor Permitido no deberá tener ningún tipo de vinculación con el CONCESIONARIO conforme los términos establecidos en la Resolución N° 090-2005-EF-94.10, modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que lo sustituya.

1.2 **"Acta de Reversión de los Bienes"**, es el documento y anexos suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la entrega a favor del CONCEDENTE de los Bienes de la Concesión, incluidas las Obras ejecutadas y equipos adquiridos, que corresponden a cada Aeropuerto, una vez producida la Caducidad de la Concesión o la devolución anticipada de los Bienes de la Concesión.

1.3 **"Acta de Recepción de Obra, Obras Nuevas o Adicionales de Obra"**, es el documento y anexos suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia de la recepción de las de Obra, Obras Nuevas o Adicionales de Obra y que las mismas se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato y se entenderá concedida la autorización para el inicio de su Explotación.

1.4 **"Acta Integral de Entrega de los Bienes"**, es el documento y anexos suscrito por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO mediante el cual se deja constancia que el CONCESIONARIO ha tomado posesión de la totalidad de los Bienes de la Concesión, muebles e inmuebles, que corresponden a cada Aeropuerto, que serán destinados a la ejecución del presente Contrato y en el estado en el cual éstos se encuentran.

1.5 **"Adicionales de Obra"**, son aquellos trabajos que resulten necesarias de implementar durante la ejecución de las Obras del Periodo Inicial y Periodo Remanente, y supongan un aumento o disminución de los metrados en relación a las contempladas en el Proyecto Referencial.

1.6 **"Adjudicatario"**, es el postor favorecido con la adjudicación de la buena pro del Concurso.

1.7 **"Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN)"**, es el organismo al que se refiere el Decreto Supremo N° 042-2009-EF, encargado, entre otras funciones, de promover la inversión privada en obras públicas de infraestructura y servicios públicos.

1.8 **"Aeropuerto(s)"**, está referido a los aeropuertos que conforman el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, y de manera específica a cada uno de ellos, los cuales se encuentran detallados en el Anexo 1 del presente Contrato.

1.9 **"Aeródromo Certificado"**, es el aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un Certificado de Aeródromo de conformidad con la revisión vigente de la RAP 139

1.10 **"Aeroclubes"**, es toda asociación civil sin fines de lucro, debidamente inscrita como tal por DGAC, que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines de instrucción, recreativos o deportivos.

1.11 **"Ampliación"**, es el aumento de la cantidad, duración o tamaño de la Infraestructura Aeroportuaria con respecto al estado en que es entregada al

CONCESIONARIO.

1.12 **"Año Calendario"**, es el periodo comprendido entre el 01° de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

1.13 **"Año(s) de la Concesión"**, cada periodo de doce (12) meses, del 1 de enero al 31 de diciembre, con excepción del primer Año de la Concesión, el mismo que comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año.

Para el último Año de la Concesión comenzará el 1 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre.

El número de Años de Concesión deberá corresponder al total de Años de Concesión, sumadas las prórrogas correspondientes.

1.14 **"Áreas de la Concesión"**, son las áreas descritas en el Anexo 2 del presente Contrato, que forman parte de los Bienes de la Concesión y que son entregadas al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE para su Explotación. Estas áreas podrán incrementarse de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Quinta del presente Contrato.

1.15 **"Asesor Aeroportuario"**, es la persona jurídica con quien el CONCESIONARIO ha firmado el Contrato de Asesoría Aeroportuaria.

1.16 **"Autoridad Ambiental Competente"**, es el MTC a través de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales – DGASA o la entidad que lo sustituya en el desempeño de sus funciones.

1.17 **"Autoridad Gubernamental"**, es cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, regulatorias o administrativas, o cualquier entidad u organismo del Perú que, conforme a ley, ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas con jurisdicción sobre las personas o materias en cuestión.

1.18 **"Bases"**, es el documento emitido por el Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PROINTEGRACION que fijó los términos bajo los cuales se desarrolló el Concurso. Incluye sus formularios, anexos, apéndices y circulares de las mismas emitidas por el Comité.

1.19 **"Bienes de la Concesión"**, son los bienes identificados en el Anexo 2 y en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 3 del presente Contrato cuya Explotación es entregada al CONCESIONARIO, incluidas las Obras que éste efectúe dentro de las mismas durante la vigencia de la Concesión, así como los equipos, sistemas eléctricos o mecánicos y electrónicos que adquiera el CONCESIONARIO durante la vigencia de la Concesión, necesarios para prestar los Servicios Aeroportuarios. Los Bienes de la Concesión serán entregados al CONCEDENTE al término de la Concesión. Los Bienes de la Concesión no incluyen aquellos bienes destinados a la prestación de los Servicios No Aeroportuarios.

1.20 **"Bienes del CONCESIONARIO"**, Son todos los bienes construidos, adquiridos o implementados por el CONCESIONARIO con sus recursos

propios. Estos bienes se encuentran destinados a la prestación de servicios para la obtención de Ingresos no Regulados, por lo que su financiamiento no será pagado con los recursos provenientes de los Ingresos Regulados y el Cofinanciamiento. Estos bienes son distintos a los Bienes de la Concesión, y están sometidos a las reglas del Contrato y/o a las Leyes Aplicables. El diseño y construcción de los Bienes del CONCESIONARIO se regirán por el Reglamento Nacional de Edificaciones y otras normas que resulten aplicables a las construcciones civiles.

1.21 **"Caducidad de la Concesión"**, es la finalización o extinción de la Concesión por las causales previstas en este Contrato.

1.22 **"Capital Social Mínimo"**, es el capital social mínimo que deberá suscribir y pagar los accionistas o socios del CONCESIONARIO ascendente a seis millones cien mil y 00/100 Dólares (US$ 6 100 000.00) en la oportunidad y condiciones establecidas en el literal a) del numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera del presente Contrato.

1.23 **"Cargos de Acceso"**, Es la contraprestación monetaria que cualquier Usuario Intermedio está obligado a pagar al CONCESIONARIO por utilizar las facilidades esenciales calificadas como tales en el REMA, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo a la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el correspondiente Contrato de Acceso.

1.24 **"Certificado de Aeródromo o Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios"**, es el certificado para explotar un aeródromo expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, con posteridad a la aceptación o aprobación del Manual de Aeródromo, en el marco de la subparte B de la RAP 139, sus normas modificatorias y complementarias.

1.25 **"Certificado de Funcionamiento"**, es la autorización otorgada a la Fecha de Cierre por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que el CONCESIONARIO pueda operar los Aeropuertos de acuerdo con las Leyes Aplicables.

1.26 **"Cierre Financiero"**: Es el proceso por el cual el CONCESIONARIO acreditará al CONCEDENTE que cuenta con el financiamiento necesario para ejecutar las Obras del Periodo Remanente. El procedimiento para la obtención del Cierre Financiero se detalla en la Cláusula 9.2

1.27 **"Cofinanciamiento":** Es la suma de dinero, expresada en Dólares Americanos, que el CONCEDENTE desembolsará al CONCESIONARIO trimestralmente.

1.28 **"CONCEDENTE"**, es el Estado de la República del Perú, a nivel de Gobierno Nacional, quien actúa representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

1.29 **"Concesión"**, es la relación jurídica de derecho público que se establece entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a partir de la Fecha de Cierre mediante la cual el CONCEDENTE otorga al CONCESIONARIO el derecho al aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y la obligación de diseñar, construir, mejorar, mantener y explotar los Aeropuertos durante el plazo de vigencia de la misma.

1.30 **"CONCESIONARIO"**, es la persona jurídica constituida por el Adjudicatario, que suscribe el Contrato de Concesión con el CONCEDENTE.

1.31 **"Concurso"**, es el Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú conducido por PROINVERSION y respecto del cual se adjudicó la Buena Pro al Adjudicatario.

1.32 **"Contrato o Contrato de Concesión"**, es el presente documento incluyendo sus anexos y apéndices, celebrado entre el CONCEDENTE y CONCESIONARIO, y que rige las relaciones entre las Partes durante la vigencia de la Concesión, así como cualquier otro documento que se integre a éste, incluyendo sus addendas o modificatorias.

1.33 **"Contrato de Acceso"**, es el documento que de acuerdo a lo establecido en el REMA especifica los Cargos de Acceso y otras condiciones

1.34 **"Contrato de Asesoría Aeroportuaria"**, es el contrato que ha suscrito el CONCESIONARIO con el Asesor Aeroportuario para la operación de los Aeropuertos, según los lineamientos mínimos definidos en las Bases.

1.35 **"Contrato de Seguridades y Garantías"**, es el contrato a que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley Nº 25570, modificado por la Ley Nº 26438, que será suscrito en la Fecha de Cierre.

1.36 **"Control Efectivo"** Una persona natural o jurídica ostenta o está sujeta al Control Efectivo de otra persona natural o jurídica conforme a la definición contenida la Resolución CONASEV Nº 090-2005-EF-94.10 modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10 o norma que la sustituya.

1.37 **"CORPAC"**, es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. o la entidad que lo sustituya.

1.38 **"Costo Efectivo de la Deuda"**: Es la tasa interna de retorno que iguala el importe neto de financiamiento recibido por el CONCESIONARIO, con el valor presente de los pagos a efectuar con la cancelación de acreencia.

1.39 **"Costo de Endeudamiento Máximo"**: Es el costo efectivo de la deuda que como máximo reconocerá el CONCEDENTE para el financiamiento y realización de las Obras del Periodo Remanente para efectos del cálculo del PAO.

1.40 **"Cuenta Recaudadora del Fideicomiso"**: Es la cuenta del Fideicomiso en que se deposita el importe para el cumplimiento de las obligaciones contractuales de pago del Cofinanciamiento para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

1.41 **"Cuenta Reserva del Segundo Grupo"**: Es la cuenta del Fideicomiso en que se constituirá un fondo de reserva que servirá para completar el pago del Cofinanciamiento del Segundo Grupo, en caso que no se cuente con los fondos necesarios para alimentar la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso, también servirá para el pago del Mantenimiento Correctivo. El importe a ser depositado en la Cuenta Reserva del Segundo Grupo ascenderá a cinco millones de Dólares (US$ 5 000,000.00) y deberá mantenerse como mínimo en dicha cuenta desde la Fecha de Cierre y por todo el Periodo de la

Concesión.

1.42 "**Datos Aeronáuticos**": Es la representación de hechos, conceptos o instrucciones aeronáuticas de manera formalizada que permita que se comuniquen, interpreten o procesen. Estos datos deben recolectarse de acuerdo a lo establecido en el Anexo 15 de la OACI, cumpliendo con los requisitos de calidad.

1.43 **"DGAC"**, es la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano de línea del Sub-sector Transporte de Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú. Entre sus facultades se encuentran: fomentar, planificar y asegurar un servicio eficiente y seguro del transporte y la navegación aérea civil dentro del territorio de la República del Perú.

Asimismo, para efectos del presente Contrato, la DGAC, en representación del CONCEDENTE, es la dirección competente de la aprobación y autorización de entre otros:

- Planes Maestros
- EDI de Obra
- Plan de Inversiones en Equipamiento
- Evaluaciones Estructurales y Funcionales de Pavimentos del Área de Movimiento.
- Programa de Mantenimiento Periódico

1.44 **"DGASA"**, es la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.45 **"Día o Días"**, son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable declarado como tal por la Autoridad Gubernamental en la ciudad de Lima o en la región donde se encuentra localizado el respectivo Aeropuerto. También se entiende como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental.

1.46 **"Días Calendario"**, son los días hábiles, no hábiles y feriados declarados no laborables.

1.47 **"Dólares" o "US$"**, es la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.

1.48 **"Empresa Afiliada"**, una empresa será considerada afiliada a otra empresa cuando el Control Efectivo de tales empresas se encuentre en manos de una misma Empresa Matriz.

1.49 **"Empresa Bancaria"**, Son las entidades que se encuentran definidas en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 6 de las Bases, autorizados a emitir cartas fianzas para efectos de la Concesión.

1.50 **"Empresa Matriz"**, es aquella empresa que posee el Control Efectivo de una o varias empresas. También está considerada en esta definición aquella empresa que posee el Control Efectivo de una Empresa Matriz, y

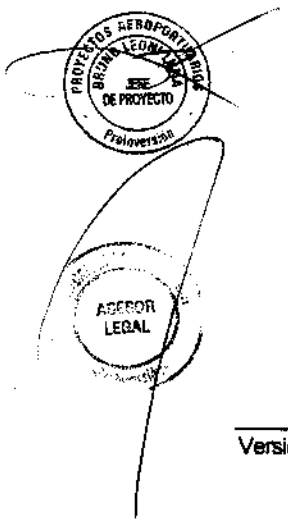
así sucesivamente.

1.51 **"Empresa Subsidiaria"**, es aquella empresa cuyo Control Efectivo es ejercido por la Empresa Matriz.

1.52 **"Empresas Vinculadas"**, son todas aquellas empresas relacionadas con el CONCESIONARIO, de acuerdo a la definición contenida en las normas vigentes de CONASEV. En este sentido, empresas vinculadas son aquellas que tienen una relación tal que conlleva un comportamiento vinculado, bien porque: i) forman parte del mismo grupo económico, ii) porque una persona jurídica tiene, directa o indirectamente, una participación en el capital social de otra que le permite tener presencia en su directorio, iii) una misma garantía respalda obligaciones de ambas, iv) más del 50% de las obligaciones de una empresa están garantizadas por la otra o v) cuando más del 50% de las obligaciones de una persona jurídica son acreencias de la otra. Una Empresa Vinculada es también cualquier Empresa Afiliada, Empresa Subsidiaria o Empresa Matriz.

1.53 **"Endeudamiento Garantizado Permitido"**, consiste en el endeudamiento por concepto de operaciones de financiamiento o crédito, emisión de valores mobiliarios y/o de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido bajo cualquier modalidad, cuyos fondos serán destinados al cumplimiento del objeto de este Contrato, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, y se encuentra garantizado conforme lo dispuesto en el numeral 10.4.1.

Los términos financieros del endeudamiento, incluyendo los montos del principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización, gastos de emisión, comisiones, penalidades por pago anticipado, seguros, impuestos, entre otros, requerirán la aprobación del CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN. El CONCEDENTE no podrá negar la aprobación sin mediar causa justificada.



1.54 **"Estándares Básicos"**, se refiere a :

a. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- Aplicable a los aspectos relacionados al diseño, operación y planificación de los Aeropuertos, facilitación y seguridad, conforme a lo señalado en los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional
b. International Airline Transport Association (IATA)- Aplicable a los aspectos relacionados a los Niveles de Servicio brindados a los pasajeros, elaboración de Planes Maestros de Desarrollo, manejo de temas ambientales, entre otros temas relevantes, conforme a lo señalado en la última edición de su publicación *"Airport Development Reference Manual"*
c. Federal Aviation Administration (FAA)- Aplicable a los aspectos relacionados al análisis de dimensión y diseño de pistas de aterrizaje y otros aspectos relacionados con el desarrollo de pavimentos, así como al diseño de terminales de pasajero.
d. Airport Council International (ACI)- Aplicable a los aspectos relacionados a la selección de criterios y realización de encuestas de satisfacción de los pasajeros, visitantes y acompañantes de los Aeropuertos, así como para fines comparativos de los resultados en relación a otros aeropuertos.
e. Transport Security Administration (TSA) Aplicable a los aspectos relacionados a los lineamientos de seguridad recomendados para el planeamiento, diseño y construcción de los Aeropuertos.
f. International Standards Organization (ISO)-Aplicable a los aspectos relacionados a la estandarización de procesos y gestión de calidad en la operación de los Aeropuertos.

1.55 **Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI):** Son los estudios definitivos de ingeniería que le corresponde desarrollar al CONCESIONARIO sobre la base del Proyecto Referencial y el Expediente Técnico para el caso de las Obras del Periodo Inicial; y sobre la base de los Planes Maestros de Desarrollo, el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire para el caso de las Obras del Periodo Remanente, aplicando las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública.

1.56 **"Expediente(s) Técnico(s)"**: Es la propuesta técnica que presentó el Adjudicatario aprobada por PROINVERSIÓN, elaborada sobre la base de la información contenida en el Proyecto Referencial, que tiene efectos vinculantes para las Partes respecto a la ejecución de las Obras Obligatorias.

1.57 **"Explotación"**, comprende la operación de la Infraestructura Aeroportuaria, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la utilización de los Bienes de la Concesión para el desarrollo de actividades y servicios comerciales y demás análogos vinculados a una adecuada utilización de la infraestructura, entre otros, así como el derecho de cobrar de terceros las Tarifas, Cargos de Acceso en los términos establecidos en el presente Contrato. Incluye también la prestación de los Servicios No Aeroportuarios y el cobro correspondiente por dichos servicios.

1.58 **"Fecha de Cierre"**, es el día y hora en que se suscribe el Contrato de Concesión, previo cumplimiento de las condiciones establecidas en el

Numeral 3.3. de la Cláusula Tercera del presente Contrato.

1.59 **"Fideicomiso"**, es el fondo constituido por el CONCEDENTE, a su costo y riesgo, cuyo patrimonio fideicometido está conformado por las transferencias trimestrales efectuadas por el Concesionario del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", por concepto de la retribución que éste paga al Estado Peruano; así como de los recursos del CONCEDENTE, de ser éstos necesarios, en caso los recursos provenientes de las transferencias arriba mencionadas no sean suficientes para hacer frente al pago del Cofinanciamiento y a las demás obligaciones del CONCEDENTE derivadas del presente Contrato. Con los recursos de este fondo el CONCESIONARIO recibirá el importe correspondiente del Cofinanciamiento, conforme a lo estipulado en la Cláusula Novena del presente Contrato.

1.60 **"Fiduciario"**, es la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE), encargada de administrar el Fideicomiso.

1.61 **"Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión"**, es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria, que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, a fin de asegurar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de las penalidades y demás sanciones, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 10.2.2., con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. La referida carta fianza se incluirá como Anexo 17 del presente Contrato.

1.62 **"Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras"**, es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria que el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE para garantizar la correcta ejecución de las Obras, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 10.2.3. La referida carta fianza deberá emitirse de acuerdo a los términos y condiciones establecidas en el Apéndice 1 del Anexo 17 del presente Contrato.

1.63 **"Gravámenes"**, es cualquier gravamen o derecho de garantía, hipoteca, garantía mobiliaria, usufructo, carga u otra afectación o limitación de dominio, ya sea voluntaria o involuntaria (incluyendo cualquier venta con reserva de propiedad u otro convenio similar de retención o reserva de dominio o propiedad y cualquier arrendamiento financiero), y cualquier otro contrato que otorgue un derecho real de garantía.

1.64 **"Hito"**, Es el avance porcentual de las Obras Obligatorias que deberá proponer el CONCESIONARIO en el Programa de Ejecución de Obras. Cada Hito será verificado por el OSITRAN, de acuerdo a las condiciones establecidas el Anexo 16 del Contrato.

1.65 **"IATA"**, es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés.

1.66 **"IGV"**, Es el Impuesto General a las Ventas a que se refiere el Decreto Supremo N° 055-99-EF, Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, o norma que lo sustituya, así como el Impuesto de Promoción Municipal a que se refiere el

Decreto Supremo N° 156-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, o normas que los sustituyan.

1.67 **"Informes de Avance de Obra"**, es el documento que elaborará el CONCESIONARIO resumiendo el porcentaje de avance de las Obras Obligatorias realizados en el mes calendario vencido, conforme al procedimiento indicado en el Anexo 16 del Contrato.

1.68 **"Infraestructura Aeroportuaria"**, son las edificaciones, pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas, equipamiento e instalaciones y obras civiles que conforman el Aeropuerto. Incluye las áreas de Lado Aire, las edificaciones del terminal, estacionamiento vehicular y vías de acceso internas, entre otras.

1.69 **"Ingresos Regulados"**, Son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte del Concesionario.

1.70 **"Ingresos No Regulados"**, Son los ingresos facturados provenientes de los Servicios No Aeroportuarios derivados de la explotación de la Infraestructura Aeroportuaria prestados por el CONCESIONARIO que se encuentran bajo el régimen de libre competencia, sean percibidos o devengados.

1.71 **"Inventarios"**, son los inventarios: inicial, anuales y final de los Bienes de la Concesión, elaborados y presentados conforme a los términos siguientes:

- "Inventario Inicial": es el inventario de los Bienes de la Concesión detallados en el Anexo 2, y Apéndice 1 y Apéndice 2 del Anexo 3 del presente Contrato, que son entregados mediante el Acta Integral de Entrega de los Bienes, a que hace referencia el Numeral 5.7.3 de este Contrato.
- "Inventario Anual": es el listado de los Bienes de la Concesión con los que cuenta el CONCESIONARIO a las fechas de cierre anual de cada Año de Concesión hasta la Caducidad de la misma.
- "Inventario Final": es el listado de los Bienes de la Concesión con los que cuenta el CONCESIONARIO a la fecha de Caducidad de la Concesión.

1.72 **"Inversionista(s) Estratégico(s)"**, es aquel socio del CONCESIONARIO que acreditó los requisitos técnicos de precalificación durante el Concurso y que es titular de cuando menos la Participación Mínima en el CONCESIONARIO según la declaración contenida en el Sobre N°1.

1.73 **"Lado Aire"**, es el área de movimiento[1] de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

1.74 **"Leyes Aplicables"**, es el conjunto de disposiciones legales que regulan el Contrato en caso de vacío o con fines complementarios. Incluyen la

[1] Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los decretos supremos, los reglamentos, directivas y resoluciones que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente, de conformidad con su ley de creación, las que serán de observancia obligatoria para las Partes.

1.75 **"Líbor"**, es la tasa a 180 días establecida por el Cable Reuter a la hora de cierre de la ciudad de Londres.

1.76 **"Mantenimiento"**, comprende las actividades necesarias que el CONCESIONARIO deberá efectuar a partir de la Fecha de Cierre para conservar los componentes del Lado Aire e Infraestructura Aeroportuaria garantizando la confiabilidad y efectividad de los Bienes de la Concesión y dando cumplimiento a los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente Contrato. Incluye:

- "Mantenimiento Preventivo": Labor programada de mantenimiento llevada a cabo para evitar fallas de la Infraestructura Aeroportuaria o una reducción de la eficiencia de la misma. Puede ser rutinario, o periódico:
  - "Mantenimiento Rutinario", aquellas actividades que se efectúan repetidamente dentro de los diferentes ejercicios anuales con el propósito de garantizar la confiabilidad y efectividad de la Infraestructura Aeroportuaria, tal como fue diseñada, a efectos de atender adecuadamente el tráfico de pasajeros y carga acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos exigidos para los Aeropuertos. Comprende, aquellas actividades señaladas en el Apéndice 3 del Anexo 8:
  - "Mantenimiento Periódico", aquellas actividades que se realizan en períodos mayores a un año y que normalmente implican elevados montos de mantenimiento. Su periodicidad debe contemplarse en el Programa de Mantenimiento y puede estar en algún caso sujeta al número de operaciones aéreas y al correspondiente tráfico de pasajeros y carga, o cuando se requiera por erosión o cualquier otro factor ocasionado por el paso del tiempo, comprende aquellas señaladas en el Apéndice 3 del Anexo 8.
- "Mantenimiento Correctivo": Son las labores de mantenimiento llevadas a cabo con el objetivo de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en la Infraestructura Aeroportuaria que atente contra la seguridad operacional del Aeropuerto.

1.77 **"Mejoramiento"**, son las Obras que deben ejecutarse para elevar el nivel y/o cualidades originales de la Infraestructura Aeroportuaria al momento de su construcción.

1.78 **"Niveles de Servicio"**, son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el CONCESIONARIO debe lograr y mantener durante la operación de los Aeropuertos según se especifica en el Anexo 8 del presente Contrato.

1.79 **"Normas Regulatorias"**, son los reglamentos, directivas y resoluciones que conforme a su ley de creación puede dictar el OSITRAN y la DGAC, y cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para el CONCESIONARIO.

1.80 **"Nuevo CONCESIONARIO"**, es el postor que obtenga la Buena Pro en el nuevo concurso que se lleve a cabo como consecuencia de la resolución del Contrato.

1.81 **"Obras"**, son el resultado de las inversiones en infraestructura y equipamiento que el CONCESIONARIO realice sobre los Bienes de la Concesión durante el Periodo Inicial y el Periodo Remanente, y que serán reconocidas por el Concedente para efecto del pago del Cofinanciamiento. Las Obras se clasifican en:

Obras Obligatorias, son aquellas a realizarse durante el Periodo Inicial y que se encuentran detalladas en el Anexo 23 del presente Contrato. Se dividen en:

- Obras de Rápido Impacto: Son aquellas obras cuyo objetivo es mejorar las características generales y aspectos arquitectónicos de cada uno de los aeropuertos para mejorar, en un corto plazo, la calidad del servicio a los Usuario de los Aeropuertos.
- Obras de Seguridad: Son aquellas obras que comprenden la construcción de cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales, instalación de avisos de advertencia, construcción de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios (SEI) y las actividades relacionadas a la rehabilitación de pavimentos del área de movimiento y mejora del Lado Aire, entre otros. Asimismo, se considerarán Obras de Seguridad las labores de independización de los suministros eléctricos.
- Obras de Ampliación y remodelación de Terminales, son las obras que comprenden la ampliación del edificio de la terminal de pasajeros y la remodelación de los espacios interiores de los Aeropuertos
- Equipamiento del Periodo Inicial: Es el equipamiento necesario, detallado en el Anexo 23 del presente Contrato, que el CONCESIONARIO deberá adquirir, durante el primer Año de la Concesión, para garantizar la segura y eficiente operación de los Aeropuertos.

- Obras del Periodo Remanente, son aquellas a realizarse durante el Periodo Remanente y que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento. Se dividen en:
  - Obras del Plan Maestro de Desarrollo, son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, Mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por parte del CONCEDENTE.
  - Equipamiento del Periodo Remanente: es el equipamiento necesario, que el CONCESIONARIO deberá adquirir para la Concesión, de manera que pueda garantizar la segura y

eficiente operación de los Aeropuertos. El Equipamiento del Periodo Remanente se encuentra contenido en el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y que deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO durante el Periodo Remanente, previa aprobación del Plan de Equipamiento del Periodo Remanente por parte del CONCEDENTE.

- Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, son el resultado de las inversiones destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire, que se encuentran previstas en el Programa de Rehabilitación y de Mejoramiento.

1.82 **"Obras Nuevas"**, son aquellas Obras que el CONCEDENTE considera necesarias para el correcto funcionamiento de los Aeropuertos por razones de operación, seguridad o facilitación, que no han sido consideradas dentro de las partidas de los EDI del Periodo Inicial y/o Planes Maestros, Planes de Equipamiento del Periodo Remanente, Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Periodo Remanente.

1.83 **"Operador Aeroportuario"**: Es una empresa especializada en la operación, administración y mantenimiento de aeropuertos que se encuentra dedicada, a la Explotación de uno o más aeropuertos.

1.84 **"Operaciones Principales"**, son los servicios relacionados con el cobro de la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI), Seguridad, Servicios de Aterrizaje y Despegue y Servicio de Estacionamiento de Aeronaves, descritos en el Numeral 1) del Anexo 5 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al CONCESIONARIO el que podrá realizarlo con personal propio o a través de la subcontratación de terceros. En éste último caso, se deberá tener en cuenta las limitaciones establecidas en la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil.

1.85 **"Operaciones Secundarias"**, son aquellos servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 2) del Anexo 5 del presente Contrato, que pueden ser realizadas por el CONCESIONARIO y/o por cualquier otra persona jurídica seleccionada por el CONCESIONARIO, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Sétima del presente Contrato.

1.86 **"OSITRAN"**, es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. Cumple con las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley Nº 26917 y sus normas reglamentarias, complementarias, modificatorias y ampliatorias; o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro. Asimismo, le corresponde supervisar el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO establecidas en el presente Contrato.

1.87 **"Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)"**, Es el pago anual en Dólares que tiene como finalidad retribuir la operación y el Mantenimiento, con excepción del Mantenimiento Correctivo, de los Aeropuertos. El PAMO que se pagará trimestralmente resulta de la división del PAMO entre cuatro (04). Dicho pago se efectuará a partir del inicio de la etapa de Explotación. El importe correspondiente al PAMO será reajustado por inflación anualmente y revisado cada cinco (5) años de la Concesión.

1.88 **"PAMO Máximo"**, es el importe máximo de PAMO que el CONCEDENTE asegurará al CONCESIONARIO para el Mantenimiento y operación de los Aeropuertos, con excepción al Mantenimiento Correctivo.

1.89 **"Pago por Obras (PAO)"**, es el pago trimestral en Dólares o Nuevos Soles que el CONCEDENTE realizará a favor del CONCESIONARIO, para retribuir la inversión en que incurre el CONCESIONARIO, por las Obras del Periodo Remanente. El PAO será cancelado a través del Fideicomiso de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato.

1.90 **"Pago por Obras Obligatorias (PPO)"**, es el pago en Dólares que el CONCEDENTE realizará a favor del CONCESIONARIO por las Obras Obligatorias efectuadas en el Período Inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el Período Inicial, fuesen concluidas con posterioridad, o debieran realizarse fuera del Periodo Inicial, por causas no imputables al CONCESIONARIO. El PPO será cancelado a través del Fideicomiso mediante el reconocimiento de los avances de obra, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato.

1.91 **"Parte"**, es el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO, según sea el caso.

1.92 **"Partes"**, son, conjuntamente, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.

1.93 **"Participación Mínima"**, es el porcentaje de participación o de acciones dentro del CONCESIONARIO que corresponde al Inversionista Estratégico y que no podrá ser menor de veinticinco por ciento (25%) del monto total del Capital Social del CONCESIONARIO.

1.94 **"Período Inicial"**, es el período comprendido entre la Fecha de Cierre y el término del tercer Año de Concesión, inclusive.

1.95 **"Período Remanente"**, es el período comprendido entre el inicio del cuarto Año de Concesión y el término del último Año de Concesión, inclusive.

1.96 **"Personal Clave"**, es el personal calificado que, como mínimo, se requiere para operar la gerencia general, la gerencia de operaciones, la gerencia comercial, la gerencia de mantenimiento e inversiones y la jefatura de seguridad, de manera segura y eficiente.

1.97 **"Plan de Adecuación a la Normativa Vigente"**, es el documento que define las actividades de gestión que el CONCESIONARIO deberá ejecutar dentro de los primeros dieciocho (18) meses de la Concesión computados éstos a partir de la Toma de Posesión, para cumplir con las normas nacionales e internacionales vigentes que rigen la operación aeroportuaria de acuerdo a las estipulaciones contenidas en el Anexo 6 del presente Contrato.

1.98 **"Plan de Equipamiento del Periodo Remanente"**, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de la Fecha de Cierre, conteniendo los equipos, dentro de ellos los referidos a brindar la seguridad aeroportuaria, que deberán ser adquiridos hasta finalizar la Concesión luego que el CONCEDENTE haya aprobado dicho plan, para garantizar el correcto

funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, acorde con los Estándares Básicos y las disposiciones que dicte la DGAC a través de las Regulaciones Aéreas Peruanas (RAPs).

1.99 **"Plan Anual de Inversiones"**, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar anualmente al OSITRAN, en el cual detallará el programa mensual de ejecución de las Obras del Periodo Remanente aprobadas para el Año de Concesión siguiente, de acuerdo a las condiciones establecidas en el numeral 8.8 de la Cláusula Octava del presente Contrato.

1.100 **"Plan de Negocios"**, es aquél contenido en la Propuesta Técnica del Adjudicatario de la Buena Pro, cuyo contenido mínimo se indicó en las Bases del Concurso.

1.101 **"Plan Maestro de Desarrollo"**, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de la Concesión contados desde la Fecha de Cierre, conteniendo las Obras del Periodo Remanente para cada Aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.2.2 de la Cláusula Octava del presente Contrato.

1.102 **"Presupuesto Referencial"**, es el monto referencial necesario para el diseño, construcción, de las Obras Obligatorias. El Presupuesto Referencial asciende a sesenta y tres millones trescientos treinta y siete mil ochocientos treinta y cuatro y 00/100 Dólares (US$ 63 337 834.00). Este monto no incluye el IGV.

1.103 **"Programa de Ejecución de Obras"**, Es el documento en el que consta la programación de los Hitos para la ejecución de las Obras Obligatorias, el cual deberá presentarse conforme a lo señalado en la Cláusula 8.2.1.4 y que servirá de bases para el desembolso del PPO de acuerdo a lo establecido en el Anexo 16 del Contrato.

1.104 **"Programa de Mantenimiento Periódico"**, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN cada cinco (5) Años, en el cual se detallará las actividades de Mantenimiento Periódico previstas a ejecutarse con la finalidad de garantizar la confiabilidad y efectividad de la Infraestructura Aeroportuaria. En la misma fecha que se remita a OSITRAN, Copia del referido programa deberá ser remitido por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE.

1.105 **"Programa de Rehabilitación y Mejoramiento"**, es el documento que el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN en los plazos establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo. Dicho Programa deberá detallar las Obras de Rehabilitación y de Mejoramiento previstas a ejecutarse de acuerdo al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales a las cuales está obligado a realizar el CONCESIONARIO, acorde con el numeral 8.7 del presente Contrato.

1.106 **"Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil"**, es el documento que precisa las responsabilidades y tareas conducentes a garantizar la seguridad de la aviación civil, aprobadas por Resolución Ministerial del MTC. Es de obligatorio cumplimiento por el CONCESIONARIO en lo que fuera de su competencia.

1.107 **"Proyecto Referencial"** Son los estudios de preinversión relacionados a las Obras Obligatorias cuya declaratoria de viabilidad ha sido otorgada por la entidad competente.

1.108 **"Rehabilitación"**, consiste en la realización de las obras requeridas en las superficies del Lado Aire, que incluye los pavimentos y sus respectivas franjas y áreas de seguridad que forman parte de la Infraestructura Aeroportuaria. Tiene como objetivo restaurar los niveles y cualidades establecidos en el Anexo 14 de la OACI y las disposiciones que pudiera dictar al respecto la DGAC. Dichas Obras no incluyen las tareas de Mantenimiento indicadas en la definición de "Mantenimiento".

1.109 **"Reglamento del TUO"**, es el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM y sus normas modificatorias y complementarias.

1.110 **"REMA"**, es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura aprobado por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN 014-2003-CD/OSITRAN y sus modificatorias.

1.111 **"RETA"**, es el Reglamento General de Tarifas, aprobado por Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 043-2004-CD/OSITRAN, y sus modificatorias.

1.112 **"Requisitos Técnicos Mínimos"**: aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, Mantenimiento, Mejoramiento y operación de los Aeropuertos, estipulados en el Anexo 8 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión favorable del CONCESIONARIO, en el marco de las necesidades de los Usuarios, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

1.113 **"Saneamiento o Saneado"**: se refiere a que los Bienes de la Concesión son de titularidad del CONCEDENTE y se encuentran libres de Gravámenes y de ocupación de terceros.

1.114 **"Segundo Grupo"**, es el conjunto de Aeropuertos que se entregan en Concesión detallados en el Anexo 1 del presente Contrato.

1.115 **"Seguridad de Aviación Civil"**, es la actividad aeroportuaria que contempla los siguientes aspectos:

- Seguridad de la Aviación *(Security)*: Comprende los aspectos de seguridad relacionados con la integridad física de los Usuarios Finales e Intermedios, dentro de éstos, sin ser exclusivos ni excluyentes, a los pasajeros, acompañantes, personal de líneas aéreas, empleados de los aeropuertos, entre otros; y con la Infraestructura Aeroportuaria. Los métodos y sus recomendaciones están normados por el Anexo 17 de la OACI y futuras regulaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Seguridad Operacional *(Safety)*: Comprende los aspectos relacionados con la seguridad operacional de los Aeropuertos,

específicamente aquellas que se realizan en el Lado Aire de los Aeropuertos. Los métodos y sus recomendaciones están normados por el Anexo 14 de la OACI y regulados por RAP 107.

1.116 **"Servicios de Navegación Aérea"**, Son los servicios de tránsito aéreo, a cargo de CORPAC, prestados en las modalidades de control de tránsito aéreo, información de vuelo, servicio de alerta, servicio de búsqueda y salvamento, así como los servicios de apoyo tales como meteorología aeronáutica, comunicaciones aeronáuticas, información y cartografía aeronáutica, ayudas a la navegación aérea y sistemas de vigilancia aérea civil.

La prestación de estos servicios se rige por lo dispuesto en la Ley de Aeronáutica Civil (LAC), su Reglamento y las Regulaciones aplicables.

1.117 **"Servicios Aeroportuarios"**, son los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

1.118 **"Servicios No Aeroportuarios"**, son los servicios adicionales que pueda brindar el CONCESIONARIO y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves.

1.119 **"Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)":** es el regulado por la Ley N° 27293, su reglamento y cualquier norma que la modifique y/o sustituya.

1.120 **"Socios Principales"**, Es cualquier persona jurídica que directa e indirectamente, posea o sea titular, bajo cualquier título o modalidad, del cinco por ciento (5%) o más del capital social de una determinada persona jurídica.

1.121 **"Tarifa"**, es la contraprestación económica que el CONCESIONARIO cobra al Usuario por la prestación de los Servicios Aeroportuarios correspondientes a las Operaciones Principales, de conformidad con el numeral 9.1 de la Cláusula Novena del presente Contrato.

1.122 **"Tipo de Cambio"**, es el tipo de cambio promedio de venta en Dólares establecido por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, y publicado en el diario oficial "El Peruano" para la conversión de dólares a soles y viceversa.

1.123 **"Toma de Posesión"**, es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posesión de los Bienes de la Concesión y Áreas de la Concesión entregados por el CONCEDENTE para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta Integral de Entrega de los Bienes.

1.124 **"TUO"**, es el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos, sus normas modificatorias y complementarias.

1.125 **"UIT"**, es la Unidad Impositiva Tributaria, la misma que es determinada por el Poder Ejecutivo y cuyo valor es expresado en nuevos soles y publicada en el diario oficinal "El Peruano".

1.126 **"Usuario"**, es el Usuario Final y el Usuario Intermedio.

1.127 **"Usuario Final"**, es la persona natural o jurídica que utiliza de manera final los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios brindados ya sea por el CONCESIONARIO o por un tercero, de ser el caso.

1.128 **"Usuario Intermedio"**, es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios esenciales, de transportes o vinculados a esta actividad

1.129 **"WLU"**, siglas en ingles de "Work Load Unit" equivalente a un pasajero o cien kilogramos de carga.

CLÁUSULA SEGUNDA

NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DE LA CONCESIÓN

2.1. Naturaleza jurídica

2.1.1. La Concesión materia del presente Contrato se otorga como parte del proceso emprendido por el Estado de la República del Perú, representado por el CONCEDENTE, para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene por objeto mejorar la calidad de los servicios e incrementar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria en el país, a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la integración regional.

2.1.2. La transferencia de actividades antes referida no supone la transferencia de la titularidad de la infraestructura que forma parte de los Aeropuertos, la misma que en todo momento mantiene su condición de pública. El CONCESIONARIO adquiere la titularidad de la Concesión durante la vigencia de la misma.

2.1.3. El objeto del derecho de Concesión es el diseño, la construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación de una obra pública de infraestructura por el plazo de la Concesión.

2.2. Objeto

2.2.1. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, la construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.

2.2.2. Las principales actividades y prestaciones que forman parte de la Concesión y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del presente Contrato, son las siguientes:

a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes de la Concesión que se regula en la Cláusula Quinta del presente Contrato.

b) Diseño, financiamiento y construcción de las Obras, y adquisición de equipamiento, según se detalla en la Cláusula Octava y Novena del presente Contrato.

c) El mantenimiento los Bienes de la Concesión, según los términos de la Cláusula Sexta del presente Contrato.

d) Explotación de la Concesión conforme a las condiciones de la Cláusula Sétima del presente Contrato.

2.3. Modalidad

La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión es la cofinanciada, de conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO - Decreto Supremo N° 059-96-PCM, siendo esta concesión una Asociación Público Privada Cofinanciada conforme a las reglas del Decreto Legislativo N° 1012 y su reglamento.

2.4. Caracteres

2.4.1. El Contrato es de naturaleza unitaria y responde a una causa única, sin perjuicio de la multiplicidad de actividades y prestaciones en que se divide su objeto, conforme se describe en la cláusula 2.2 que antecede.

2.4.2. El Contrato es principal, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada.

CLÁUSULA TERCERA

DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL CONCEDENTE

3.1. Las Partes declaran y asumen las obligaciones que a continuación se establecen.

3.2. Declaraciones de las Partes

3.2.1. EL CONCESIONARIO garantiza al CONCEDENTE que las siguientes declaraciones, a la Fecha de Cierre y después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:

a) La Participación Mínima del Inversionista Estratégico, así como su permanencia en dicha situación societaria, la cual no podrá modificarse hasta finalizar el quinto Año de Concesión, el estatuto social y los documentos constitutivos del CONCESIONARIO están conforme a las exigencias de las Bases.

b) El CONCESIONARIO ha suscrito el Contrato de Asesoría Aeroportuaria con el Asesor Aeroportuario.

c) Las participaciones de los socios en el capital social del CONCESIONARIO se establecen en el Anexo 20. Las acciones de capital u otras participaciones sociales del CONCESIONARIO son propiedad de las personas o entidades indicadas en el Anexo 20 y en los montos establecidos en el mismo. Ninguna acción de capital, o participación social del CONCESIONARIO que no sean las aquí descritas han sido emitidas o están pendientes de emisión. Salvo lo establecido en el Anexo 20 no existen derechos de adquisición preferente ni otros derechos, opciones, garantías, obligaciones convertibles, acuerdos o entendimientos similares pendientes para la compra o adquisición del CONCESIONARIO de cualquier acción de capital, participación social u otros valores del CONCESIONARIO.

d) El CONCESIONARIO está debidamente autorizado y en capacidad de asumir las obligaciones que le correspondan como consecuencia de la celebración del presente Contrato, en todas las circunstancias en las que dicha autorización sea necesaria por la naturaleza de sus actividades o por la propiedad, arrendamiento u operación de sus bienes, excepto en los que la falta de dicha autorización no tenga un efecto sustancialmente adverso sobre los negocios u operaciones establecidos en el presente instrumento, habiendo cumplido con todos los requisitos necesarios para formalizar el Contrato y para cumplir los compromisos en él contemplados.

e) No es necesaria la realización de otros actos o procedimientos por parte del CONCESIONARIO para autorizar la suscripción y cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme al presente Contrato.

f) Que no tiene impedimento de contratar conforme a lo normado por el Artículo 1366 del Código Civil, que no ha dejado de ser concesionario por incumplimiento de un contrato de concesión celebrado con el Estado Peruano bajo el marco del proceso de promoción de la inversión privada a que se refiere el TUO de Concesiones aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM o la Ley N° 28059, Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada; y que no se encuentra sancionado administrativamente con inhabilitación temporal o permanente en el ejercicio de sus derechos para contratar con el Estado.

En caso que luego de la suscripción del Contrato se demuestre la falsedad de la declaración antes señalada, el presente Contrato se resolverá de manera automática, de pleno derecho debiéndose proceder con arreglo a las disposiciones de la Cláusula Décimo Quinta del Contrato, y a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato a que se refiere el numeral 10.2.2. de la Cláusula décima

g) Por otro lado, el Inversionista Estratégico del CONCESIONARIO renuncia de manera expresa, incondicional e irrevocable a cualquier reclamación diplomática por las controversias o conflictos que pudiesen surgir del Contrato. Del mismo modo, no existe impedimento legal del CONCESIONARIO, ni de sus socios, de celebrar contratos con el Estado de la República del Perú, conforme a las Leyes Aplicables. El presente Contrato constituye una obligación legal y válida del CONCESIONARIO y por medio de la presente declaración garantiza que honrará todas y cada una de las obligaciones en él contenidas, sujetándose en todo momento a las Leyes Aplicables.

h) Que el capital suscrito indicado en el literal a) del numeral 3.3.1 de la presente Cláusula y el plazo para la integración del mismo, están conforme a las exigencias del presente Contrato.

i) Que en caso proceda a realizar aumentos y/o reducciones de capital cumplirá con lo dispuesto en el literal d) del Numeral 3.3.1 del presente Contrato.

j) Que el Mantenimiento y la ejecución de las Obras en los Aeropuertos corresponderán al CONCESIONARIO desde la Toma de Posesión hasta la caducidad del Contrato.

k) EL CONCESIONARIO ha contratado al Personal Clave, conforme lo indicado en las Bases. A fin de asegurar la operación segura y eficiente de los Aeropuertos, el Personal Clave ha sido contratado para trabajar de manera exclusiva en la Concesión.

3.2.2. El CONCEDENTE, por su parte, garantiza al CONCESIONARIO, en la Fecha de Cierre, la veracidad de las siguientes declaraciones:

a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones está debidamente autorizado conforme a las Leyes Aplicables para representar al CONCEDENTE en el Contrato.

b) La suscripción, entrega y cumplimiento por parte del CONCEDENTE de los compromisos contemplados en el mismo, están comprendidos dentro de sus facultades, son conformes a las Leyes Aplicables y han sido debidamente autorizados por la Autoridad Gubernamental. Ninguna otra acción o procedimiento por parte del CONCEDENTE o cualquier otra entidad gubernamental es necesaria para autorizar la suscripción del Contrato o para el cumplimiento de las obligaciones del CONCEDENTE contempladas en el mismo. De la misma manera, el o los representantes del CONCEDENTE que suscriben el Contrato están debidamente autorizados para tal efecto.

c) Se ha cumplido con los actos administrativos, requisitos, exigencias y obligaciones necesarias para celebrar este Contrato y para dar debido cumplimiento a sus estipulaciones.

d) Que no existe leyes vigentes que impidan al CONCEDENTE el cumplimiento de sus obligaciones emanadas de este Contrato. Tampoco existe acciones, juicios, litigios o procedimientos en curso o inminentes ante órgano jurisdiccional, tribunal arbitral o Autoridad Gubernamental que prohíban, se opongan o en cualquier forma impidan la suscripción o cumplimiento de los términos del Contrato por parte del CONCEDENTE.

e) Que el CONCESIONARIO tendrá el derecho de Explotación desde la Toma de Posesión de los Bienes de la Concesión hasta el vencimiento del Contrato y este derecho sólo concluirá en los supuestos de Caducidad de la Concesión previstos en la Cláusula 15 del presente Contrato.

f) Que los alcances de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes Aplicables.

g) Que el CONCEDENTE tiene plenas facultades para disponer de los Bienes de la Concesión, los cuales están Saneados, salvo el caso del Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodriguez Ballón" de la ciudad de Arequipa inscrito en la Partida Electrónica N° 04006529 del Registro de Predios de Arequipa, donde existe una hipoteca a favor del Banco de Crédito del Perú. Sin perjuicio de ello, el CONCEDENTE se compromete a no afectar el cumplimiento de los derechos y obligaciones del CONCESIONARIO en el referido Aeropuerto, así como el correcto desenvolvimiento y ejecución del Contrato, siendo los pasivos asociados al Aeropuerto Internacional de Arequipa de total responsabilidad del CONCEDENTE.

Que no existe impedimento legal o de hecho que de cualquier manera perturbe, afecte o impida la efectiva entrega de los Bienes de la Concesión al CONCESIONARIO, salvo lo detallado en el Anexo 1.

De verificarse la existencia de problemas de regularización de propiedad dentro de las Áreas de Concesión de los Aeropuertos a la Toma de Posesión, será de aplicación lo previsto en el numeral 5.5 de la Cláusula Quinta del presente Contrato.

h) Que no existe pasivos, obligaciones, o contingencias administrativas, laborales, tributarias, judiciales, legales o de cualquier otra naturaleza, que de alguna manera afecten o puedan afectar el derecho a la Explotación por parte del CONCESIONARIO. En caso de presentarse pasivos o contingencias después de la Fecha de Cierre, cuyo origen se haya dado antes de dicha fecha, éstos serán asumidos por el CONCEDENTE previa evaluación y constatación por parte de éste.

i) Que el Anexo 13 del Contrato contiene la información completa sobre todos los trabajadores de CORPAC que conforme a la cláusula 13.4 el CONCESIONARIO se encuentra obligado a cursar una oferta de empleo, con indicación de sus remuneraciones y distribución por categoría. Asimismo, el CONCEDENTE declara que es responsable y asume cualquier obligación que legalmente o contractualmente corresponda respecto de cualquier trabajador de CORPAC a la Fecha de Cierre.

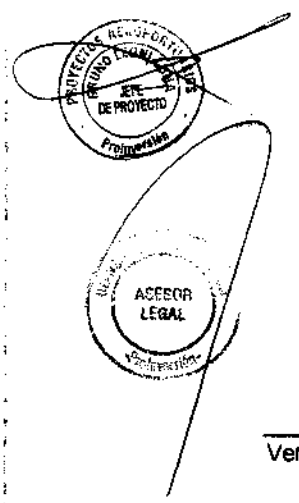
j) Que CORPAC ha pagado y liquidado las sumas correspondientes a las remuneraciones, beneficios sociales y demás derechos laborales de los trabajadores comprendidos en el Anexo 13 y se obliga a rembolsar al CONCESIONARIO cualquier suma que los trabajadores reclamen por concepto de compensación por tiempo de servicios o por cualquier otro concepto, generado antes de la Fecha de Cierre. Asimismo, el CONCEDENTE declara y garantiza que se encuentran pagadas las aportaciones al Sistema Nacional

de Pensiones, Sistema Privado de Pensiones y ESSALUD - Seguro Social de Salud y Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (antes Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales), Impuesto Extraordinario de Solidaridad (antes Contribución al Fondo Nacional de Vivienda) y Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial y cualquier otras aportaciones requeridas por las leyes peruanas, correspondientes a los trabajadores que aparecen en el Anexo 13 del Contrato. El CONCEDENTE se obliga a rembolsar al CONCESIONARIO cualquier pago que se viera obligado a efectuar por éstos conceptos, dentro del plazo de treinta (30) Días de haber sido requerido por el CONCESIONARIO.

k) El CONCEDENTE declara y garantiza que el CONCESIONARIO podrá operar normalmente los Aeropuertos desde la Fecha de Cierre, hasta la obtención del Certificado de Aeródromo, luego de lo cual el CONCESIONARIO deberá efectuar las acciones necesarias para mantener vigentes tales permisos y autorizaciones, de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa vigente.

l) Que CORPAC ha cumplido con la presentación de todas las declaraciones de tributos nacionales, regionales, municipales a las que se encontraba obligada, relacionados con los Bienes de la Concesión, las mismas que han sido determinadas conforme a las normas legales correspondientes, y ha pagado todos los tributos que le corresponden, incluyendo multas, intereses, recargos, moras, penalidades y cualquier ajuste de deuda tributaria, incluyendo las cuotas derivadas de fraccionamientos tributarios, aparezcan o no en esas declaraciones.

m) Que el Anexo 12 incluye la relación de los contratos sean estos operativos y/o administrativos y/o comerciales, suscritos por CORPAC, los mismos que el CONCESIONARIO expresamente declara conocer. Dicha relación ha sido validada por CORPAC S.A., habiéndose elaborado por las gerencias y áreas competentes, bajo responsabilidad, quien de esta forma manifiesta que los contratos que ha suscrito y mantiene vigente a la Fecha de Cierre son los detallados en el Anexo 12. En el citado Anexo se detallan aquellos contratos respecto de los cuales el CONCESIONARIO asumirá la posición contractual de CORPAC. Como efecto de la cesión de posición contractual, a concretarse en la Toma de Posesión, corresponderá al CONCESIONARIO cumplir con las obligaciones correspondientes a la posición contractual asumida, así como ejercer todos los derechos derivados de dicha posición contractual. El CONCEDENTE declara y garantiza que el CONCESIONARIO no asumirá responsabilidades ni pasivos generados y devengados hasta la fecha de la referida cesión de posición contractual en los citados contratos; del mismo modo, tampoco adquirirá derechos ni obligaciones de cobro que se deriven de esos contratos y que se hubiere generado y devengado hasta la fecha de la referida cesión de posición contractual. En caso de presentarse pasivos o contingencias después de la Fecha de Cierre, cuyo origen se haya dado antes de la referida Fecha de Cierre, éstos serán asumidos por el CONCEDENTE.



n) Que, en tanto el CONCESIONARIO y sus accionistas o participacionistas cumplan con lo establecido en las Leyes Aplicables[2], se otorgará el Convenio de Estabilidad Jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos Nº 662 y Nº 757 y la Ley Nº 27342.

o) Que, para efectos contractuales, las declaraciones, garantías y obligaciones asumidas por el CONCEDENTE en este Contrato no se verán afectadas por variaciones en las Leyes Aplicables. El CONCEDENTE se compromete frente al CONCESIONARIO a otorgar las formalidades legales necesarias para dar la debida eficacia a las declaraciones contenidas en el presente numeral, dentro del marco establecido en el Decreto Ley N°25570, sus normas modificatorias y complementarias.

3.3. Constataciones en la Fecha de Cierre

3.3.1. A la Fecha de Cierre el CONCESIONARIO debe cumplir con lo siguiente:

a) Entregar el testimonio de la escritura pública de constitución social y estatuto del CONCESIONARIO y la escritura pública de la última modificación del capital social, de ser el caso, con la constancia de inscripción registral, con el objeto de acreditar que es una sociedad válidamente constituida de acuerdo a las Leyes Aplicables, de la República del Perú, reguladas por la Ley General de Sociedades y de acuerdo con lo establecido en el numeral 11.2.1.1 de las Bases. Este testimonio se adjunta al presente Contrato como Anexo 18.

El Capital Social Mínimo suscrito solicitado asciende a seis millones cien mil y 00/100 Dólares (US$ 6 100 000.00) utilizando para tal efecto el Tipo de Cambio del día anterior al de la suscripción de la minuta de constitución del CONCESIONARIO. El capital social deberá ser suscrito e integrado de conformidad a las previsiones de la Ley General de Sociedades, sin perjuicio de lo señalado en el párrafo siguiente.

Los accionistas o participacionistas del CONCESIONARIO deberán suscribir integramente el capital indicado anteriormente y podrá pagar como mínimo un veinticinco por ciento (25%) del valor nominal de la acción al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo no pagado del capital deberá ser aportado a más tardar al finalizar el segundo Año de la Concesión.

b) El CONCESIONARIO debe entregar copia de los documentos donde conste que sus órganos internos competentes han aprobado el Contrato.

c) El CONCESIONARIO debe presentar la propuesta de pólizas de seguro, de conformidad con la Cláusula Décimo Primera.

[2] Conforme a lo establecido en la Ley N° 27342, el monto mínimo de capital social requerido para acceder al régimen de estabilidad jurídica asciende a US$ 5 000 000,00 (Cinco Millones y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América).

d) El estatuto del CONCESIONARIO debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

– Que la constitución de cualquier derecho real o fiduciario o gravamen de acciones o participaciones sólo puedan realizarse a los Acreedores Permitidos.

– Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de acciones o participaciones que representen la Participación Mínima del Inversionista Estratégico en el CONCESIONARIO, a terceros o a otros socios del CONCESIONARIO hasta el término del quinto Año de la Concesión, salvo por lo previsto en el Literal c) del numeral 10.4.1 de la Cláusula Décima respecto de la posibilidad de gravar la Participación Mínima desde el inicio de la Concesión con la finalidad de obtener financiamiento. A partir del sexto Año de la Concesión, el Inversionista Estratégico podrá transferir, disponer o gravar sus acciones o participaciones previa aprobación del CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN.

– Las transferencias de la Participación Mínima deberá contar con la aprobación previa y por escrito del CONCEDENTE, debiendo el adquirente de dicha participación mantener las condiciones establecidas como requisitos técnicos y financieros para la precalificación del Concurso.

– Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones, distintas a la Participación Mínima, a favor de las otras personas jurídicas postoras, o de los integrantes de los otros consorcios, que presentaron ofertas económicas durante el Concurso, hasta finalizado el quinto Año de la Concesión, luego de lo cual los accionistas o participacionistas podrán transferir, disponer o gravar dichas acciones o participaciones libremente.

La limitación antes señalada comprende también, la transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones, a favor de empresas que pudieran tener vinculación directa o indirecta o que formen parte de un Grupo Económico relacionadas con las personas jurídicas postoras o con los integrantes de los consorcios que presentaron ofertas económicas durante el Concurso.

– Cualquier modificación al estatuto social hasta el término del quinto Año de Concesión, que implique un cambio en el régimen de mayorías, de las clases de acciones y de las proporciones que los socios deben mantener entre sí, de sus autoridades; así como todo proceso de aumento o reducción del capital social, fusión, escisión, transformación, reorganización societaria, disolución o liquidación del CONCESIONARIO deberá ser aprobado por los accionistas o socios del CONCESIONARIO que en conjunto representen, cuando menos, dos tercios (2/3) de su capital social, tanto en primera como en segunda convocatoria. Esta cláusula deberá estar expresamente incluida en el Estatuto.

– En caso que el CONCESIONARIO decida llevar a cabo cualquiera de los procesos anteriormente mencionados, deberá presentar ante el CONCEDENTE y el OSITRAN, el proyecto de acuerdo de la junta general de accionistas. El proyecto de acuerdo

deberá ser autorizado por el CONCEDENTE en el plazo de veinte (20) Días Calendario e informado a OSITRAN. Sólo para el caso de reducción de capital, se requerirá adicionalmente la opinión favorable previa del OSITRAN, el que tendrá veinte (20) Días Calendarios para emitir opinión. Si el CONCEDENTE u OSITRAN, de ser el caso, no se pronunciasen en el plazo establecido, dicho proyecto de acuerdo se entenderá denegado.

– El objeto social del CONCESIONARIO es único y exclusivo y debe indicar su calidad de CONCESIONARIO del Estado de la República del Perú. Consistirá exclusivamente en el ejercicio de los derechos y obligaciones relativos a la Concesión de los Aeropuertos.

– El CONCESIONARIO adoptará una de las formas societarias reguladas por la Ley General de Sociedades, con excepción de la Sociedad Anónima Abierta.

– Para efectos de la constitución, operación y desempeño del CONCESIONARIO, se regirá en estricta sujeción a las disposiciones del ordenamiento legal del Perú.

– El plazo de duración de la sociedad formada por el CONCESIONARIO debe ser, como mínimo, de veintisiete (27) años. Si por cualquier motivo se produjese una prórroga de la Concesión, el CONCESIONARIO se obliga a prorrogar el plazo de duración de la sociedad por un término adicional igual o mayor al de la prórroga.

– Sin perjuicio de lo anterior el CONCESIONARIO no podrá disolverse o liquidarse hasta que no se encuentren concluidas y resueltas todas las obligaciones emergentes de la Concesión vinculadas por el presente Contrato a satisfacción del CONCEDENTE.

e) El CONCESIONARIO debe entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión establecida en el numeral 10.2.2 de la Cláusula Décima.

f) El CONCESIONARIO debe entregar los poderes de sus representantes legales debidamente inscritos en la Oficina Registral de Lima.

g) El CONCESIONARIO debe presentar tres ejemplares del Contrato de Asesoría Aeroportuaria debidamente suscrito.

h) El CONCESIONARIO debe presentar el listado conteniendo los datos del Personal Clave, de acuerdo a lo presentado y aprobado previamente por el Comité de PROINVERSION, así como copia de los respectivos contratos laborales suscritos con el indicado personal;

i) El CONCESIONARIO deberá haber abonado el monto a favor de PROINVERSIÓN, por concepto de Actos Preparatorios del Proceso de Concesión de los Aeropuertos, conforme a lo establecido en las Bases del Concurso.

j) Presentación por parte del Concesionario de Declaraciones Juradas de éste y de sus Socios Principales, de no estar

impedidos de contratar con el Estado ni estar incursos en las limitaciones establecidas en las Leyes Aplicables.

k) El Concesionario hará entrega del Acta Integral de Entrega de los Bienes.

l) Entrega de la constancia de no estar inhabilitado para contratar con el Estado que emite el Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE), tanto del Adjudicatario como de sus Socios Principales o de los Socios principales de sus integrantes en el caso de ser un Consorcio.

m) Entregar la siguiente documentación debidamente legalizada por Notario Público o Cónsul del Perú refrendado por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, según sea el caso:

- Documento constitutivo del Adjudicatario de la Buena Pro o de cada uno de los integrantes en caso de consorcio y con traducción oficial al castellano de ser necesario.
- Los documentos que haya presentado en el Sobre N° 1 para acreditar la experiencia exigida en el Numeral 5.1.1 de las Bases, tales como contratos, constancias, certificados y otros documentos análogos emitidos por la empresa, entidad u organismo competentes y con traducción oficial al castellano de ser necesario.

3.3.2. El CONCEDENTE, por su parte, y en este acto, cumple con:

a) Devolver la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta, entregada por el Adjudicatario durante el procedimiento del Concurso.

b) Elaborar y entregar al CONCESIONARIO el Acta Integral de Entrega de los Bienes de los Aeropuertos a la Fecha de Cierre conforme lo dispuesto en el numeral 5.7.1 de la Cláusula Quinta del presente Contrato.

c) Entregar una copia del contrato de Fideicomiso al CONCESIONARIO.

d) Entregar un ejemplar del Contrato de Concesión debidamente firmado.

e) Entregar al CONCESIONARIO, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4° de la Ley 26885, Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos, una copia certificada del Decreto Supremo a que se refiere el artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, norma complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el artículo 6° de la Ley N° 26438, por el cual el Estado de la República del Perú respalda las declaraciones, seguridades y obligaciones del CONCEDENTE establecidas en este Contrato, salvo que tal Decreto Supremo hubiera sido publicado con anterioridad a la Fecha de Cierre, y suscribir el correspondiente Contrato de Seguridades y Garantías.

f) Entregar al CONCESIONARIO los contratos de cesión de posición contractual debidamente suscritos por los Representantes Legales de CORPAC y de las contrapartes, mediante el cual se transfieren, en forma incondicional, a favor del CONCESIONARIO los contratos comerciales y administrativos vigentes señalados en el

Anexo 12, así como las garantías y depósitos de cumplimiento de dichos contratos

g) Entregar al CONCESIONARIO las Resoluciones Directorales emitidas por la DGAC, mediante las cuales se otorga el Certificado de Funcionamiento de los Aeropuertos.

h) Entregar un ejemplar del Convenio de Estabilidad Jurídica, siempre que el CONCESIONARIO lo haya solicitado debiendo para tal efecto haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley N° 27342, sus normas reglamentarias, modificatorias y complementarias.

i) Entregar al CONCESIONARIO los estudios de preinversión a nivel de factibilidad correspondientes a cada uno de los Aeropuertos, declarados viables de conformidad a la normativa SNIP, conjuntamente con sus respectivos anexos y la versión digital de los mismos.

CLÁUSULA CUARTA

DE LOS PLAZOS

4.1. Plazo de la Concesión

Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de veinticinco (25) años contados a partir de la Fecha de Cierre.

4.2. Suspensión de las obligaciones de las Partes

4.2.1. Las obligaciones de las Partes podrán suspenderse a petición de cualquiera de ellas, en caso ocurra uno o más de los eventos que se detallan a continuación y que a criterio de las autoridades competentes hayan afectado uno o más Aeropuertos, lo cual deberá estar sustentado en los informes técnico – legales correspondientes:

a) Fuerza mayor o caso fortuito, conforme estos conceptos son definidos por los numerales 15.6.1 y 15.6.3 de la Cláusula décimo quinta del Contrato; y el Código Civil de la República del Perú.

b) Destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO que impidan la prestación de los Servicios Aeroportuarios en las condiciones establecidas en el presente Contrato.

c) Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en los literales anteriores, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión del OSITRAN. El procedimiento a seguir será el que establezcan las Partes previamente.

4.2.2. En caso se produzca el supuesto detallado en los literales a) y b) del párrafo precedente, cualquiera de las Partes estarán facultadas para solicitar la suspensión de sus obligaciones respecto del aeropuerto(s) afectado(s). Para tal efecto, la Parte afectada con la ocurrencia del

hecho deberá enviar una comunicación a su contraparte, con copia a OSITRAN, dentro del plazo establecido en la Cláusula 4.2.5 sustentando su solicitud. La Parte que hubiese sido notificada deberá emitir su pronunciamiento en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario contados desde la fecha de presentada la solicitud, para lo cual deberá contar con la opinión previa favorable de OSITRAN, la misma que deberá ser emitida en un plazo no mayor de quince (15) Días Calendario de notificado con la solicitud. En caso la Parte u OSITRAN no se pronunciara sobre la solicitud dentro del plazo previsto, se entenderá que la misma ha sido aceptada. La Parte afectada con el pronunciamiento desfavorable de su contraparte, estará facultada a recurrir al procedimiento de solución de controversias previsto en la Cláusula Décimo Sexta.

Si no hubiese controversia entre las Partes respecto de la ocurrencia del hecho de Fuerza Mayor, la suspensión de las obligaciones de la Parte afectada por el evento de la fuerza mayor se debe producir desde la fecha indicada en la comunicación remitida por la Parte afectada por el evento de fuerza mayor, sin necesidad de intervención posterior de OSITRAN.

4.2.3. Conforme a lo señalado en el párrafo anterior, las obligaciones afectadas por un hecho de Fuerza Mayor o por la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO quedarán automáticamente suspendidas desde la ocurrencia del evento de Fuerza Mayor y mientras dure dicho evento.

4.2.4. La Fuerza Mayor o la destrucción parcial o total de los Bienes de la Concesión por causa no imputable al CONCESIONARIO no liberará a las Partes del cumplimiento de obligaciones que no sean suspendidas por dichos eventos.

4.2.5. La Parte que se vea afectada por un evento de Fuerza Mayor, dentro de los siete (7) Días siguientes de producido el evento, deberá presentar a su contraparte con copia a OSITRAN, un informe sobre:

i) Los hechos que constituyen dicho evento de Fuerza Mayor, dentro de las siguientes 72 horas de haber ocurrido o haberse enterado, según sea el caso; y
ii) El periodo estimado de restricción total o parcial de sus actividades y el grado de impacto previsto. Adicionalmente, deberá mantener a la otra Parte informada del desarrollo de dichos eventos.

Las Partes deberán hacer sus mejores esfuerzos para asegurar la reiniciación del cumplimiento de sus obligaciones en el menor tiempo posible después de la ocurrencia de dichos eventos.

En tanto la contraparte no manifieste su conformidad con el periodo estimado de suspensión o respecto de las causas que la motivan conforme a lo contemplado en el informe referido en el párrafo anterior, el CONCESIONARIO deberá continuar prestando los servicios para que los Usuarios puedan utilizar la Infraestructura Aeroportuaria, en la medida en que ello sea materialmente posible y siempre que no signifique poner en inminente riesgo el ambiente, la salud o la seguridad de las personas. Sin perjuicio de ello, el CONCESIONARIO deberá

cumplir con las demás obligaciones derivadas del presente Contrato y que no estén afectas al objeto de la suspensión. De igual modo, durante el período de suspensión, el CONCEDENTE deberá seguir cumpliendo con las obligaciones establecidas en el Contrato.

Durante la suspensión, no corresponderá la aplicación al CONCESIONARIO de penalidades vinculadas al incumplimiento de una obligación afectada por el evento. En caso el informe no haya sido aprobado por el CONCEDENTE, las penalidades correspondientes al CONCESIONARIO podrán ser aplicadas de manera retroactiva.

4.3. Prórroga del Plazo de la Concesión

4.3.1. El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la ampliación del plazo de la Concesión conforme a las reglas establecidas en la Cláusula Décimo Sétima del presente Contrato. La solicitud del CONCESIONARIO deberá presentarse con una antelación no menor a tres (3) años previos al vencimiento de la Concesión.

4.3.2. La Concesión podrá ser prorrogada por el CONCEDENTE, previa opinión favorable de OSITRAN, siempre que el CONCESIONARIO haya cumplido con las obligaciones asumidas en el presente Contrato, y siempre que en caso de incumplimiento, éste no haya causado un perjuicio tal que haya afectado las operaciones y administración formal de los Aeropuertos.

4.3.3. El CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE su solicitud con el debido sustento, el cual remitirá dicha solicitud a OSITRAN para su opinión previa, el mismo que deberá pronunciarse dentro de los diez (10) Días de recibida dicha solicitud. De no emitir la opinión solicitada en el plazo señalado se considerará que la misma es favorable. Asimismo, el CONCEDENTE tendrá un plazo de treinta (30) Días contados desde recibida la opinión favorable del OSITRAN para emitir su pronunciamiento. Sea cual fuere el pronunciamiento del CONCEDENTE, el mismo debe encontrarse debidamente sustentado. El CONCEDENTE se reserva el derecho de revisar las condiciones económicas financieras, bajo las cuales podrá aceptar la prórroga de la Concesión. De no emitir el CONCEDENTE pronunciamiento en el plazo antes señalado, deberá interpretarse que la solicitud ha sido denegada.

4.3.4. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas que se concediesen podrá exceder del plazo máximo establecidos en las Leyes Aplicables.

CLÁUSULA QUINTA

RÉGIMEN DE BIENES

5.1. Durante la vigencia de la Concesión, el CONCEDENTE mantendrá el derecho de propiedad de los Bienes de la Concesión. Sin perjuicio de ello, esta Concesión es título suficiente para que el CONCESIONARIO ejerza derechos exclusivos de Explotación de los Bienes la Concesión y haga valer sus derechos frente a terceros. Asimismo, la Concesión es también título suficiente para garantizar las operaciones económicas y de cualquier otra índole similar del CONCESIONARIO, directamente vinculadas a la Concesión, en el sistema

bancario y financiero, dentro de lo establecido en la Cláusula décima del presente Contrato.

5.2. El CONCESIONARIO tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la Concesión, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios, el diseño y la ejecución de las Obras, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el presente Contrato y las Leyes Aplicables.

5.3. Los Bienes de la Concesión deberán mantenerse libres de cargas y Gravámenes, libre de ocupaciones físicas ilegítimas, por parte de terceros durante la vigencia de la Concesión, en tanto dichos bienes hayan sido así entregados por el CONCEDENTE a la Toma de Posesión, debiendo observarse lo dispuesto en el Numeral 5.10.6.

5.4. El CONCEDENTE será responsable frente al CONCESIONARIO por cualquier reclamo, demanda, acción que terceros puedan interponer con relación a los Bienes de la Concesión, cuyo origen del reclamo haya ocurrido con anterioridad a la Toma de Posesión.

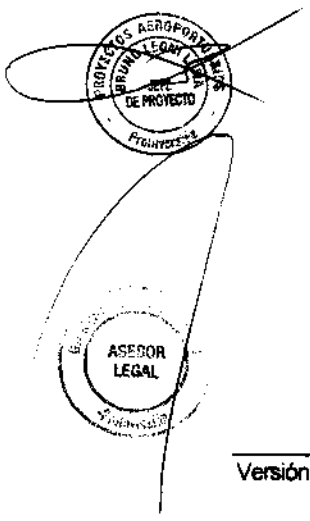
5.5. Conforme a lo establecido en el literal g) del numeral 3.2.2 del presente Contrato, el CONCEDENTE se obliga, dentro de los cinco (05) primeros años contados a partir de la Toma de Posesión, a obtener vía administrativa, contractual o judicial, la regularización de propiedad de aquellos inmuebles que se encuentran dentro de las Áreas de Concesión que presenten problemas.

En el supuesto que, en el plazo establecido en el párrafo anterior, el CONCEDENTE no obtenga la regularización antes señalada, el CONCESIONARIO otorgará al CONCEDENTE un plazo adicional al de los cinco (05) años previamente señalados, a fin de que pueda cumplir con efectuar la referida regularización.

El CONCEDENTE no podrá negarse a otorgar, revocar o suspender el Certificado de Aeródromo emitido a favor del CONCESIONARIO, únicamente por razones relacionadas al trámite de regularización de propiedad o de posesión de los bienes inmuebles que conforman las Áreas de la Concesión.

5.6. Conforme a lo establecido en el literal g) del numeral 3.2.2 del presente Contrato, el CONCEDENTE se obliga, dentro de los primeros cinco (05) años contados a partir de la Toma de Posesión, a obtener vía administrativa, contractual o judicial, el Saneamiento de aquellos inmuebles que a la Fecha de Cierre no forman parte de las Áreas de Concesión pero que constituyen el área de seguridad de los Aeropuertos. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá realizar las gestiones necesarias para obtener el Saneamiento. Obtenido el Saneamiento, dichas áreas pasarán a formar parte de los Bienes de la Concesión.

Respecto a estas áreas y en concordancia con lo establecido en el Anexo 14 de la OACI, el CONCESIONARIO, como requisito adicional al Manual del Aeródromo, deberá llevar a cabo los estudios aeronáuticos correspondientes, con la finalidad de evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto a las normas de aeródromo especificado en el Vol. 1 de dicho Anexo 14, y en las RAPs, para presentar medios alternativos de garantizar la seguridad de las operaciones de aeronaves, evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar la desviación. El costo de estos estudios será reembolsado al CONCESIONARIO, mediante el mecanismo del PAO, el mismo que se encuentra regulado en el Anexo 16.



En el supuesto que, en plazo establecido en el primer párrafo de este numeral, el CONCEDENTE no obtenga el Saneamiento antes señalado, el CONCESIONARIO otorgará al CONCEDENTE un plazo adicional al de los cinco (05) años, a fin de que pueda cumplir con efectuar el referido Saneamiento.

El CONCEDENTE no podrá negarse a otorgar, revocar o suspender el Certificado de Aeródromo emitido a favor del CONCESIONARIO, por razones relacionadas al Saneamiento de las Áreas de Seguridad requeridas para la operación del Aeropuerto.

Mientras el CONCEDENTE no obtenga el Saneamiento de aquellos inmuebles que a la Fecha de Cierre no forman parte de las Áreas de Concesión pero que constituyen el área de seguridad de los Aeropuertos, éste será responsable frente a terceros, respecto de cualquier evento o circunstancias demostradas que se hayan generado como consecuencia directa e inevitable de la falta de las áreas de seguridad, exonerando de cualquier responsabilidad al CONCESIONARIO.

5.7. Toma de Posesión de Bienes de la Concesión

5.7.1. La Toma de Posesión de los Aeropuertos que se detallan a continuación, se efectuará en un único acto, a las 12 horas de la Fecha de Cierre:

- Aeropuerto de Arequipa (Región Arequipa)
- Aeropuerto de Ayacucho (Región Ayacucho)
- Aeropuerto de Juliaca (Región Puno)
- Aeropuerto de Puerto Maldonado (Región Madre de Dios)
- Aeropuerto de Tacna (Región Tacna)

5.7.2. Durante el acto de Toma de Posesión, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán el Acta Integral de Entrega de los Bienes de cada Aeropuerto en presencia de Notario Público que certifique la entrega de los Bienes de la Concesión y/o de la Infraestructura Aeroportuaria. En el Acta se establecerá las condiciones generales de su entrega y la afectación especifica al cumplimiento del objeto de la Concesión, señalando, respecto a cada uno de sus componentes, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento o rendimiento y Gravamen y demás aspectos de interés.

5.7.3. Formará parte del Acta Integral de Entrega de Bienes, el Inventario Inicial, así como cualquier otro elemento que ayude a individualizar e interpretar el objeto entregado, su condición y estado. A tales fines, se incluirá planos de límites de la Concesión, así como también se podrá incluir fotografías o esquemas. El Inventario Inicial de cada Aeropuerto deberá haber sido elaborado en forma previa entre un representante del CONCESIONARIO, del CONCEDENTE y de CORPAC ante presencia de un Notario Público. Los gastos notariales serán asumidos por el CONCESIONARIO.

5.7.4. El Acta Integral de Entrega de Bienes se suscribirá en tres (3) ejemplares originales de cada Aeropuerto, uno de los cuales será entregado al OSITRAN y los otros dos a las Partes.

5.7.5. La Toma de Posesión del Aeropuerto de Andahuaylas se efectuará en la oportunidad que se indica en el Numeral 5.8.2.

5.8. Entrega de los Bienes de la Concesión

5.8.1 La entrega de los Bienes de la Concesión, detallados en el Anexo 2 y los Apéndices 1 y 2 del Anexo 3, de cada uno de los Aeropuertos que se indican en el numeral 5.7.1 se efectuará en la fecha de Toma de Posesión.

De la Toma de Posesión del Aeropuerto de Andahuaylas

5.8.2 El CONCEDENTE, se reserva el derecho de entregar al CONCESIONARIO, dentro del plazo de dos (2) años contados a partir de la Fecha de Cierre, para su operación, el Aeropuerto de Andahuaylas, el cual se encontrará Saneado.

5.8.3 Vencido el indicado plazo sin que el referido aeropuerto haya sido entregado en operación, será excluido de la Concesión sin responsabilidad alguna del CONCEDENTE y sin derecho alguno del CONCESIONARIO a formular reclamaciones sobre el particular.

5.8.4 De concretarse la entrega del Aeropuerto de Andahuaylas referida en el numeral 5.8.2, las obligaciones y derechos pactadas en el presente Contrato, serán exigibles a las Partes para dicho Aeropuerto, a partir de su Toma de Posesión por el CONCESIONARIO.

De darse la entrega del Aeropuerto indicado en el numeral 5.8.2 precedente, se tendrá en consideración lo previsto en el Numeral 6 del Apéndice 2 del Anexo 16 del presente Contrato, donde se indicará el reajuste del PAMO y del PPO correspondiente a dicho Aeropuerto.

5.9. Fines del Uso de los Bienes de la Concesión

5.9.1. Todos los Bienes de la Concesión que el CONCEDENTE entregue al CONCESIONARIO estarán destinados únicamente a la prestación de los Servicios Aeroportuarios, a la construcción de las Obras y a su Explotación.

5.9.2. El CONCESIONARIO se encuentra facultado a trasladar los Bienes de la Concesión, referidos a equipos, maquinarias, sistemas eléctricos y mecánicos y electrónicos entre otros bienes muebles, entre los Aeropuertos, con el objeto de optimizar la prestación de los Servicios Aeroportuarios, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8.

5.10. Obligaciones del CONCESIONARIO respecto de los Bienes de la Concesión

5.10.1. El CONCESIONARIO está obligado a realizar actividades destinadas a preservar, durante la vigencia de la Concesión, la condición de estado y la naturaleza de los Bienes de la Concesión recibidos del CONCEDENTE.

5.10.2. El CONCESIONARIO está obligado a efectuar todos aquellos trabajos que procuren mantener la operatividad de los Bienes de la Concesión y eviten un impacto ambiental negativo.

5.10.3. El CONCESIONARIO tiene como obligación reponer o sustituir los Bienes de la Concesión, referidos a maquinarias, equipos, sistemas eléctricos y mecánicos y electrónicos, entre otros bienes muebles, que pudieran resultar perdidos o declarados obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (3) meses de producida la pérdida del bien o declarada su obsolescencia. La reposición o sustitución se entenderá efectuada en tanto los bienes repuestos o sustituidos sean nuevos y cumplan con satisfacer las mismas funciones operativas que los bienes perdidos u obsoletos.

5.10.4. En el caso de los bienes declarados obsoletos, además de la obligación a que se refiere el numeral anterior, el CONCESIONARIO deberá poner a disposición del CONCEDENTE dichos bienes obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (3) meses desde que OSITRAN comunica al CONCEDENTE la conformidad de la baja de los bienes declarados obsoletos.. El procedimiento para la custodia y devolución de los bienes declarados obsoletos al CONCEDENTE, será el establecido en el Anexo 28, el cual se encuentra acorde a lo señalado en el Reglamento Aplicable al Control de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión, aprobado por el OSITRAN.

5.10.5. En el caso de los bienes perdidos que tuvieran un valor mínimo unitario equivalente al 12.5% de una UIT, el CONCESIONARIO deberá denunciar oportunamente a la autoridad pública correspondiente y dar aviso al CONCEDENTE dentro de los cinco (05) Días de haber tomado conocimiento de dicha pérdida. El procedimiento para dar de baja dicho bien, será de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Aplicable al Control de Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión, aprobado por el OSITRAN, sin perjuicio de la reposición a que de lugar. El bien repuesto pasará a formar parte de los Bienes de la Concesión

5.10.6. Los Bienes de la Concesión que el CONCESIONARIO incorpore, vía construcción o adquisición, que incluye el arrendamiento financiero, durante la Concesión, en tanto que se encuentren afectados a la misma, no podrán ser transferidos separadamente de la Concesión, hipotecados, transferidos fiduciariamente, afectados en garantía mobiliaria regulada en la Ley N° 28677, Ley de la Garantía Mobiliaria, o sometidos a gravámenes de algún tipo durante el plazo de vigencia de la Concesión, sin la previa autorización del CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.

5.10.7. Sea que hubieren sido entregados con la Concesión o incorporados durante su vigencia, todos los Bienes de la Concesión que no hubieran sido devueltos al CONCEDENTE con anterioridad a la Caducidad de la Concesión, formarán parte del Inventario Final y serán revertidos al CONCEDENTE con excepción de los bienes intangibles tales como derechos de propiedad industrial, derechos de propiedad intelectual, contratos de tecnología y de know how y otros similares.

5.10.8. Tanto la entrega como la devolución de los Bienes de la Concesión que por cualquier causa realice el CONCESIONARIO al CONCEDENTE, estará inafecta de todo tributo, creado o por crearse, según lo previsto por el artículo 22° del TUO.

5.10.9. El CONCESIONARIO será responsable por los daños, perjuicios o pérdidas ocasionados a los Bienes de la Concesión desde la Toma de Posesión, adquisición o ejecución de las Obras hasta la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes de la Concesión, excepto en los casos

de fuerza mayor o caso fortuito regulados legalmente y en el presente contrato. Cualquier pérdida o deterioro de un Bien de la Concesión deberá ser repuesto o sustituido por el CONCESIONARIO.

5.10.10. El CONCESIONARIO mantendrá indemne al CONCEDENTE respecto de y contra cualquier acción o excepción de naturaleza legal, administrativa, arbitral o contractual, o reclamo de cualquier naturaleza respecto de los Bienes de la Concesión, siempre y cuando esta situación se hubiera presentado en el periodo comprendido entre la Toma de Posesión y la reversión de los mismos por parte del CONCESIONARIO al CONCEDENTE, en tanto la afectación no sea consecuencia de una acción u omisión del propio CONCEDENTE.

Por su parte, el CONCEDENTE, reconoce que cualquier reclamo, acción o acto iniciado por terceros con relación a los Bienes de la Concesión entregados por éste, por hechos o situaciones originadas antes de la Fecha de Cierre no serán de responsabilidad del CONCESIONARIO, siendo de responsabilidad de quien corresponda, de acuerdo con las Leyes y Disposiciones Aplicables. El CONCEDENTE se obliga a mantener libre de responsabilidad al CONCESIONARIO, por los reclamos, acciones o actos antes mencionados.

5.10.11. El CONCESIONARIO será responsable, ante el CONCEDENTE, OSITRAN y los terceros, por la correcta administración y uso de los Bienes de la Concesión así como por el riesgo inherente a los mismos.

5.10.12. El CONCESIONARIO se obliga a contratar una póliza de seguro sobre los Bienes de la Concesión, en los términos que fija la Cláusula décimo primera del presente Contrato.

5.10.13. El CONCESIONARIO será responsable y estará obligado a pagar los impuestos, tasas, contribuciones, así como el pago de agua, luz, teléfono, Internet y otros servicios públicos o privados que se apliquen a los Bienes de la Concesión y derivados de la Explotación de la Concesión a partir de la Fecha de Cierre. En el caso de impuestos, tasas y contribuciones de carácter anual, el pago de los mismos se realizará prorrateado con el CONCEDENTE.

5.11. De la Transferencia de propiedad

5.11.1. Los nuevos Bienes de la Concesión producto de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra deberán ser inscritos en el Registro de Predios respectivo, a nombre del CONCEDENTE, dentro del plazo máximo de diez (10) meses de culminada su construcción o ejecución con la conformidad del CONCEDENTE y del OSITRAN y de remitida la información técnica correspondientes. La información técnica de los nuevos Bienes de la Concesión deberá ser remitida por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los seis (6) meses de culminada la construcción o ejecución de las Obras, Obras Nuevas u Adicionales de Obra con la conformidad de OSITRAN. El CONCESIONARIO adquirirá en forma automática el derecho de uso sobre los bienes producto de las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra desde que se encuentren disponibles.

Las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra ejecutadas por el CONCESIONARIO, materia de inscripción en el Registro de Predios correspondiente, las cuales se rigen por el Contrato y por el reglamento

aplicable al control de altas y bajas de los Bienes de la Concesión aprobado por OSITRAN en lo que resulte aplicable serán inscritas a favor del CONCEDENTE en grupos por cada Aeropuerto, que serán los establecidos como Obras Obligatorias, Obras del Periodo Remanente, Obras Nuevas o Adicionales de Obra, según corresponda.

5.11.2. Los Bienes de la Concesión, referidos a maquinarias, equipos y sistemas eléctricos o mecánicos o electrónicos y cualquier otro bien mueble adquirido por el CONCESIONARIO durante la Concesión serán transferidos al CONCEDENTE al término de la Vigencia de la Concesión o la terminación anticipada de la misma. Será de aplicación, lo estipulado en el artículo 22 del TUO.

5.11.3. Cabe precisar que para efectos del presente Contrato, los bienes repuestos de acuerdo al numeral 5.10.3 y los adquiridos bajo la modalidad del arrendamiento financiero comprendido en el numeral 5.10.6 serán catalogados bajo el régimen de los Bienes de la Concesión de acuerdo a la definición del numeral 1.19 de la Cláusula Primera del presente Contrato.

5.12. Entrega o devolución de los Bienes de la Concesión

5.12.1. Producida la Caducidad de la Concesión por cualquier causa, el CONCESIONARIO tiene la obligación de entregar o devolver al CONCEDENTE dentro de los noventa (90) Días Calendario siguientes, todos los Bienes de la Concesión así como las Áreas de la Concesión que fueran entregados en la Toma de Posesión, incluyendo las Obras, Obras Nuevas, las Adicionales de Obra, maquinarias, equipos y sistemas eléctricos o mecánicos o electrónicos y cualquier otro bien mueble adquirido por el CONCESIONARIO en reemplazo o sustitución y excluyendo aquellos que fueron dados de baja del inventario y/o sustituidos debido a pérdida u obsolescencia. Los Bienes de la Concesión deberán estar en buen estado de conservación, en condiciones de uso y Explotación.

5.12.2. De la misma forma, producida la Caducidad de la Concesión por cualquier causa, el CONCESIONARIO tiene la obligación de entregar o devolver al CONCEDENTE dentro de los noventa (90) Días Calendario, en un único acto, los bienes muebles e inmuebles que se hayan incorporado, hayan sido afectados a la Concesión o constituyan bienes accesorios inseparables del objeto de la misma.

5.12.3. Durante el acto de devolución, el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE suscribirán la respectiva Acta de Reversión de los Bienes en presencia de un Notario Público que certifique la correcta entrega o devolución de los Bienes de la Concesión. En el Acta se establecerán los datos de los representantes y la descripción del objeto de la devolución, especificando en general, o para cada uno de sus componentes: características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre funcionamiento o rendimiento y demás elementos de interés. El Inventario Final de Bienes de cada Aeropuerto deberá haber sido elaborado en forma previa entre un representante del CONCESIONARIO y del CONCEDENTE ante presencia de un Notario Público.

5.12.4. Formará parte del Acta de Reversión de los Bienes el listado de Bienes de la Concesión del Inventario Final, así como cualquier otro elemento

que ayude a interpretar el objeto devuelto y su condición de estado. Dentro de los elementos interpretativos podrán incluirse planos, fotografías o esquemas. En el caso de los Bienes de la Concesión que hayan sido trasladados por el CONCESIONARIO conforme lo señalado en el Numeral 5.9.2, el Acta de Reversión de los Bienes deberá indicar el lugar de origen y el lugar final a donde fueron destinados dichos bienes.

5.12.5. El Acta de Reversión de los Bienes se suscribirá en tres (03) originales para cada Aeropuerto, una para cada una de las Partes y uno para OSITRAN.

5.12.6. La devolución de los Bienes de la Concesión al CONCEDENTE estará inafecta de todo tributo creado o por crearse, según lo previsto por el Artículo 22° del TUO.

5.13. Bienes del CONCESIONARIO y su transferencia al CONCEDENTE

5.13.1. El CONCESIONARIO podrá construir, adquirir e implementar en el Área de la Concesión, bienes destinados a la prestación de Servicios No Aeroportuarios y que le permitan la percepción de Ingresos no Regulados.

5.13.2. Los Bienes del CONCESIONARIO serán cubiertos con recursos del Concesionario o a través del financiamiento que estime pertinente. El financiamiento que se utilice para la ejecución o construcción de Bienes del CONCESIONARIO, no constituirá Endeudamiento Garantizado Permitido.

5.13.3. Los Bienes del CONCESIONARIO serán transferidos gratuitamente al CONCEDENTE a la fecha de caducidad del Contrato de Concesión. La propiedad de dichos bienes será automáticamente transferida a su favor conforme a los términos y condiciones señalados en el presente Contrato para los Bienes de la Concesión.

5.13.4. Los tributos que pudieran gravar la opción o la transferencia de los Bienes del CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE serán de cuenta y cargo de quien corresponda según las Leyes Aplicables.

5.14. Defensas Posesorias

Luego de suscrita el Acta Integral de Entrega de los Bienes, el CONCESIONARIO tiene la obligación de ejercer cualquiera de las siguientes modalidades de defensa posesoria, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en el Área de la Concesión, como en el caso de la actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros, siempre que el CONCEDENTE efectivamente le hubiese entregado dichas áreas desocupadas al CONCESIONARIO:

a) Defensa posesoria extrajudicial, utilizada para repeler la fuerza que se emplee contra el CONCESIONARIO y poder recobrar el bien, sin intervalo de tiempo, si fuere desposeída, pero absteniéndose siempre del empleo de vías de hecho no justificadas por las circunstancias.

b) Defensa posesoria judicial, tales como interdictos y otras acciones judiciales para la que el CONCESIONARIO deberá, en caso recaiga sobre la Concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, entre otras, comunicar a OSITRAN y al CONCEDENTE dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del CONCEDENTE sobre los Bienes de la Concesión.

El ejercicio de las defensas antes descritas, no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, el cual, ante un supuesto como los descritos en el párrafo precedente, deberá comunicar y coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE las acciones legales que haya interpuesto o que vaya a interponer, en cuyo caso el CONCEDENTE estará en libertad de entablar las acciones legales que considere idóneas a fin de mantener indemne su derecho sobre los Bienes de la Concesión.

5.15. Servidumbres

5.15.1 El CONCEDENTE realizará sus mejores esfuerzos a efectos de establecer las servidumbres que hayan sido requeridas por el CONCESIONARIO para el cumplimiento de sus obligaciones conforme a este Contrato, previa solicitud de éste, conforme al procedimiento y cumpliendo los requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables.

5.15.2 El CONCEDENTE otorgará de forma gratuita las servidumbres respecto de bienes de titularidad pública.

5.15.3 Las servidumbres para la ocupación de bienes podrán ser, entre otras, las siguientes:

a. De ocupación temporal de bienes indispensables para el diseño, construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos

b. De tránsito, para la custodia, Mejoramiento, Mantenimiento y reparación de las Obras.

5.15.4 Las servidumbres, una vez impuestas, serán consideradas como derechos de la Concesión.

5.15.5 Las servidumbres de ocupación temporal dan derecho al propietario del predio sirviente a percibir el pago de las indemnizaciones y compensaciones que establecen las Leyes y Disposiciones Aplicables, durante el tiempo necesario para la ejecución de las Obras, siempre y cuando afecten la propiedad de privados. La negociación y el pago de las indemnizaciones a que hubiere lugar, como resultado de la imposición de tales servidumbres, corresponderán al CONCESIONARIO.

5.15.6 El CONCEDENTE reconoce el derecho del CONCESIONARIO de evitar u oponerse a cualquier reparación o modificación que intente realizar cualquier entidad pública o privada, favorecida o no con una servidumbre, y cuyo ejercicio resulte incompatible con la Infraestructura Aeroportuaria El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE su intervención para la adecuada defensa de su derecho.

5.15.7 En caso una servidumbre se extinguiera por culpa del CONCESIONARIO y por esta razón hubiera necesidad de una nueva servidumbre, corresponderá al CONCESIONARIO obtenerla por su cuenta y costo.

5.15.8 Si por alguna razón no imputable al CONCESIONARIO, éste perdiera el derecho a alguna servidumbre ya constituida, el CONCEDENTE brindará apoyo al CONCESIONARIO para la obtención de una nueva servidumbre que pueda sustituir la anterior.

CLÁUSULA SEXTA

DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN

6.1. El CONCESIONARIO será responsable del Mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, incluidas las Obras, el equipamiento y demás bienes muebles, desde la Toma de Posesión y hasta la devolución y/o entrega de los Bienes de la Concesión, de conformidad con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos que se establecen en el Anexo 8 del presente Contrato.

6.2. El CONCESIONARIO efectuará las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato. Dentro de ellas, las de Mantenimiento Rutinario, que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones de las labores que se encuentran descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8. Los costos que se generen por las labores de Mantenimiento Rutinario serán reembolsadas por el CONCEDENTE, a través del PAMO. Las obligaciones establecidas en este numeral deberán ser comunicadas al CONCEDENTE.

6.3. A la Toma en Posesión el CONCESIONARIO deberá inspeccionar y llevar a cabo una evaluación funcional y estructural de los pavimentos del Lado Aire de los Aeropuertos del Segundo Grupo acorde con los términos de referencia previamente elaborados por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE, cuyos requisitos mínimos se indican en el Apéndice 2 del Anexo 8, con la finalidad de determinar las actividades prioritarias a realizar en los respectivos Programas de Mantenimiento Periódico y de Rehabilitación y Mejoramiento. Dichas actividades deberán ejecutarse con el objeto de mantener la seguridad operacional de los Aeropuertos, las que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones de las labores que se encuentran descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8, a los cuales el Concesionario está obligado. Los resultados de las Evaluaciones Funcionales y Estructurales de los Pavimentos del Lado Aire deberán ser aprobados por la DGAC del MTC, siendo también remitidos a OSITRAN para su conocimiento.

6.4. Sin prejuicio a las actividades de Mantenimiento Rutinario, a las que se encuentra obligado el CONCESIONARIO, éste deberá ejecutar las actividades de Mantenimiento Periódico una vez aprobado el Programa de Mantenimiento Periódico.

6.5. EL CONCESIONARIO, durante la vigencia de la Concesión, deberá elaborar un Programa de Mantenimiento Periódico a ser ejecutado durante los cinco (5) años siguientes a la aprobación del mismo. Dicho programa deberá ser presentado OSITRAN a más tardar sesenta (60) Días Calendario anteriores al vencimiento del quinquenio en curso. OSITRAN deberá remitir a la DGAC dicho programa adjuntando su opinión sobre el mismo en un plazo de quince (15) Días Calendario. La DGAC tendrá treinta (30) Días Calendario para aprobar la propuesta. Vencido dicho plazo y no habiendo comunicado su aprobación a OSITRAN, se entenderá denegado el programa.

6.6. Alternativamente, el CONCESIONARIO, por razones técnicas y/u operativas, podrá revisar y/o modificar el Programa de Mantenimiento Periódico previamente presentado al OSITRAN, dentro del plazo de los cinco (5) años de vigencia del programa originalmente presentado, para lo cual adjuntará un informe mediante el cual se identifique y justifique las modificaciones realizadas.

6.7. El primer Programa de Mantenimiento Periódico (a ser ejecutado desde el primer Año de Concesión hasta el quinto Año de Concesión) deberá ser presentado a OSITRAN sesenta (60) Días Calendario posteriores a la Fecha de Cierre. Los costos que se generen por las labores de Mantenimiento Periódico serán reembolsadas por el CONCEDENTE, a través del PAMO.

6.8. En caso que a lo largo de la Concesión se presenten fallas o imperfecciones en los Bienes de la Concesión e impidan el normal desarrollo de la operación de la Concesión y no permita mantener la seguridad operacional de los Aeropuertos, el CONCESIONARIO deberá realizar las labores de Mantenimiento Correctivo. Los costos que se generen por las labores de Mantenimiento Correctivo serán reembolsadas por el CONCEDENTE, a través de la Cuenta de Reserva del Fideicomiso.

6.9. El CONCESIONARIO, dentro del Área de Concesión, con excepción de las que se entreguen en uso a CORPAC S.A., adquirirá e instalará equipos completos, adecuados y operativos para la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de conformidad con el presente Contrato, asegurándose que cumplan con todos los Requisitos Técnicos Mínimos que se encuentran establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato.

6.10. Supervisión del Mantenimiento

6.10.1. Corresponde a OSITRAN efectuar las tareas de supervisión y fiscalización técnica de las obligaciones asumidas por el CONCESIONARIO en el presente Contrato, con relación al diseño, construcción, reparación, Mantenimiento, Mejoramiento y Explotación de los Aeropuertos. Para tal efecto ejercerá sus funciones de acuerdo a lo establecido en las "Normas Regulatorias", las que comprenden entre otras, el Reglamento General de Supervisión y su Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

OSITRAN llevará a cabo las acciones de supervisión y fiscalización técnica con el fin de verificar el cabal cumplimiento de los estándares y demás condiciones establecidas en el presente Contrato, en especial aquellas contempladas en el Anexo 6, 8, 11, 14 y 23.

De acuerdo a lo anterior, OSITRAN podrá llevar a cabo las siguientes acciones, entre otras: a) tendrá derecho a rechazar el uso de materiales

defectuosos y trabajos mal ejecutados; b) exigir el reemplazo, corrección y/o ejecución de las obligaciones a que se refiere el literal anterior; c) suspender acciones inseguras o peligrosas; d) objetar la participación de personal no apto; e) rechazar equipos que estén en malas condiciones o que éstos no sean adecuados para cumplir con los estándares técnicos establecidos en el presente Contrato; f) objetar, detener o no autorizar cualquier actividad o evento que, sustentada en razones técnicas y fundamentadas, no cumpla con las condiciones y estándares técnicos del presente Contrato. El tiempo improductivo que originen estas situaciones no dará derecho al pago de indemnización alguna al CONCESIONARIO.

6.10.2. El CONCESIONARIO dará a OSITRAN libre acceso a las Áreas de la Concesión para realizar, sin obstáculos, su labor con la exactitud requerida. De igual forma, el CONCESIONARIO deberá dar libre acceso al CONCEDENTE para realizar sin obstáculos su labor.

6.10.3. En caso de incumplimiento, OSITRAN informará por escrito al CONCESIONARIO las conclusiones de la fiscalización técnica, con especificación de aquellos problemas o defectos encontrados que no estén de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos.

6.11. Plazos de Subsanación

Sin perjuicio de las penalidades a que se haga pasible el CONCESIONARIO por incumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento, el CONCESIONARIO será responsable por la corrección de los defectos que informe el OSITRAN. A efectos de subsanar las observaciones que OSITRAN formule respecto del incumplimiento de lo establecido en el numeral 6.1 y siguientes, OSITRAN le otorgará un plazo al CONCESIONARIO para subsanarlas, el cual deberá estar acorde con la naturaleza y complejidad de la observación.

CLÁUSULA SETIMA

EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

7.1. Derechos y Deberes del CONCESIONARIO

7.1.1. La Explotación de los Aeropuertos por el CONCESIONARIO constituye un derecho, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO generará los ingresos de la Concesión, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a prestar los Servicios Aeroportuarios a los Usuarios y mantener la operatividad de la Infraestructura Aeroportuaria, acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos.

Por la Explotación de la Concesión, el CONCESIONARIO percibirá Ingresos Regulados e Ingresos No Regulados, según las definiciones establecidas en el presente Contrato.

7.1.2. La fecha de inicio de la Explotación se computará a partir de la Toma de Posesión.

7.1.3. Corresponde al CONCESIONARIO diseñar y administrar los Servicios Aeroportuarios de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el presente Contrato.

7.1.4. El CONCESIONARIO está obligado a ejecutar las Obras a fin de cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato, a obtener los Certificado de Aeródromo emitidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de acuerdo con lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP 139), cumplir con la Propuesta Técnica, los Planes Maestros y el Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos, entre otros.

7.1.5. EL CONCESIONARIO deberá mantener durante la Vigencia de la Concesión, un conjunto de profesionales que se denominará Personal Clave. Cada profesional deberá cumplir con los requisitos de formación profesional y experiencia mínimos fijados en el Anexo 22 del presente Contrato. El Personal Clave deberá laborar de manera exclusiva en el CONCESIONARIO, por lo que no podrán prestar sus servicios profesionales en terceras empresas o Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO.

7.1.6. El CONCESIONARIO deberá informar a OSITRAN sobre las sucesivas modificaciones de capital cada vez que éstas se efectúen. Sólo para el caso de reducción de capital, se requerirá la opinión favorable previa del OSITRAN, la misma que en caso de ser denegatoria deberá encontrarse debidamente sustentada.

7.1.7. El CONCESIONARIO se compromete a obligar, en el supuesto que las Operaciones Secundarias sean prestadas por terceros, a que éstos previamente hayan obtenido los permisos administrativos y técnicos requeridos por la DGAC conforme a los requerimientos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP. Respecto de los contratos existentes a la Fecha de Cierre señalados en el Anexo 12 del Contrato, en los que corresponda, será responsabilidad del CONCEDENTE garantizar que estos terceros los obtengan.

7.1.8. Asimismo se obliga a incluir en los contratos a ser suscritos con los operadores secundarios una cláusula resolutoria que establezca la resolución de dichos contratos, en caso que los operadores secundarios no cumplan con las normas que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionadas a la Seguridad de la Aviación Civil y las Normas Regulatorias aplicables.

7.1.9. La relación y resumen de los términos de los contratos, acuerdos y pactos relacionados con los Aeropuertos, que continuarán vigentes después de la Fecha de Cierre, se detallan en el Anexo 12, incluyendo el precio, vencimiento y cualquier otra información sustancial. Aquellos contratos que estén vigentes a la Fecha de Cierre deberán ser respetados por el CONCESIONARIO hasta la fecha de término del plazo de vigencia de cada uno de ellos, salvo que el contratante incurra en alguna causal de resolución pactada en el correspondiente contrato o el CONCESIONARIO opte por resolverlos, cuando así esté pactado en dichos contratos, o se celebre pacto distinto entre el CONCESIONARIO y el contratante.

Las garantías o depósitos de cumplimiento de dichos contratos deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Fecha de Cierre.

En relación a las garantías y las pólizas de seguro presentadas en el marco de los contratos comerciales y de servicios permanentes, acuerdos y pactos relacionados con los Aeropuertos, tendrán un plazo no mayor de quince (15) Días contados a partir de la Fecha de Cierre para causar que los operadores secundarios emitan nuevas garantías a favor del CONCESIONARIO y para endosar las pólizas de seguro a favor del CONCESIONARIO en los mismos términos y condiciones señalados en los respectivos contratos. Las garantías y las pólizas de seguro emitidas a favor de CORPAC, antes de la mencionada cesión de posición contractual, mantendrán su vigencia hasta que sean sustituidas por las nuevas garantías y las pólizas de seguro endosadas a favor del CONCESIONARIO.

De no emitirse las nuevas garantías y/o endosarse las pólizas de seguro en el plazo antes indicado, el CONCESIONARIO podrá resolver los respectivos contratos e instruir a CORPAC para que ejecute las respectivas garantías.

Para tal efecto, en este mismo acto el CONCESIONARIO otorga un mandato con representación a favor de CORPAC para que éste, previa instrucción escrita de la primera pueda, sin limitación alguna, ejecutar las garantías y que han sido emitidas antes de la referida cesión de posición contractual a nombre de CORPAC y que garantizan las obligaciones derivadas de los contratos en los cuales ha operado dicha cesión. El referido mandato con representación, tendrá vigencia mientras aún existan garantías emitidas a nombre de CORPAC.

En el caso de ocurrir algún evento que se encuentre cubierto con alguna póliza que aún no ha sido endosada a nombre del CONCESIONARIO conforme a las disposiciones antes señaladas, el CONCESIONARIO podrá instruir a CORPAC para que ejecute la respectiva póliza.

Para tal efecto, en este mismo acto el CONCESIONARIO otorga un mandato con representación a favor de CORPAC para que éste, previa instrucción escrita del primero pueda, sin limitación alguna, ejecutar las pólizas que han sido emitidas antes de la referida cesión de posición contractual a nombre de CORPAC. El referido mandato con representación, tendrá vigencia mientras aún existan pólizas emitidas a nombre de CORPAC.

7.1.10. Los ingresos generados por los contratos detallados en el Anexo 12 del presente Contrato, que permanezcan vigentes luego de la Toma de Posesión, corresponderán y serán definidos como Ingresos Regulados y No Regulados del CONCESIONARIO según se define en el presente Contrato.

7.1.11. Desde la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO tendrá el derecho exclusivo para celebrar cualquier nuevo contrato con terceros en los Aeropuertos, de conformidad con el presente Contrato, las Leyes Aplicables y las Normas Regulatorias, y no reconocerá otros contratos, acuerdos y pactos distintos a los detallados en el Anexo 12 del presente Contrato.

7.1.12. De acuerdo con lo estipulado en el Anexo 10 del Contrato, el CONCESIONARIO proporcionará a CORPAC las áreas señaladas en el

Apéndice 1 de dicho Anexo de manera gratuita, las mismas que serán destinadas única y exclusivamente para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea (equipamiento, infraestructura y edificaciones para el personal). Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, CORPAC deberá pagar al CONCESIONARIO, como máximo treinta (30) Días Calendario posteriores a la emisión de la factura, los gastos por concepto de luz, agua y teléfono, acceso a Internet y redes privadas e impuesto predial y las tasas por arbitrios que se hayan generado por la prestación de los Servicios de Navegación Aérea. El CONCESIONARIO no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos. Las relaciones y responsabilidades entre CORPAC y el CONCESIONARIO respecto a las áreas antes señaladas, se encontraran reguladas en el Convenio de Colaboración Empresarial a que hace referencia el Anexo 10.

7.1.13. En el supuesto que CORPAC destine las áreas proporcionadas por el CONCESIONARIO, a fines distintos a prestar los Servicios de Navegación Aérea, estas deberán ser desocupadas y devueltas al CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) Días Calendario posteriores a la recepción de la notificación por parte del CONCESIONARIO, previa verificación del OSITRAN del uso indebido que le esté dando CORPAC.

7.1.14. El CONCESIONARIO deberá proporcionar en forma gratuita a las entidades públicas a que se refiere el Anexo 4, oficinas no amobladas pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en cada uno de los Aeropuertos, manteniendo las mismas condiciones y áreas con las que cuentan a la Toma de Posesión.

Cada entidad pública deberá pagar al CONCESIONARIO los gastos por concepto de luz, agua y teléfono, y acceso a Internet y redes privadas que se hayan generado por el uso de estas áreas. El CONCESIONARIO no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

El CONCESIONARIO podrá reubicar o reasignar dichas oficinas siempre que se deba a necesidades operativas de los Aeropuertos o que genere mayor rentabilidad al mismo y no se afecte el ejercicio de las funciones de las entidades, debiendo previamente coordinar con la entidad respectiva.

7.1.15. La prestación de los Servicios de Navegación Aérea son de cargo y responsabilidad del CONCEDENTE, quien a la Fecha de Cierre los viene prestando a través de CORPAC. Dichos servicios son y continuarán siendo prestados de acuerdo a los requisitos técnicos y de seguridad establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil; por lo que el CONCESIONARIO no asume ningún tipo de responsabilidad derivada de esas actividades.

7.1.16. Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula anterior y en el Anexo 6 del presente Contrato, el CONCESIONARIO está obligado a verificar y actualizar los Datos Aeronáuticos correspondientes a cada uno de los Aeropuertos para fines de obtener los certificados de los Aeródromos, los cuales deben cumplir con los requisitos de exactitud que permitan incorporarlos en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP-PERU).

7.1.17. El CONCESIONARIO está obligado a operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre

establecidos en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP-PERÚ) que en dicha fecha se encuentre vigente. En el supuesto que el CONCESIONARIO considere que dichos horarios deben ser modificados, deberá presentar una solicitud ante el CONCEDENTE con copia a OSITRAN, adjuntando el necesario sustento técnico.

En el supuesto que el CONCEDENTE encuentre la necesidad de modificar el horario de operación de alguno de los Aeropuertos, comunicará al OSITRAN sobre esta decisión, debiendo solicitar al CONCESIONARIO el informe que contenga el número de Operaciones Principales previstas a llevarse a cabo durante el horario ampliado, así como una proyección de los Ingresos Regulados a ser percibidos.

El OSITRAN deberá evaluar y verificar, de ser el caso, el sustento técnico respectivo, presentado por el CONCESIONARIO para comprobar la existencia de una variación en los costos de Explotación, operación y Mantenimiento de los Aeropuertos, que justifique la modificación de horarios, ya sea por ampliación o reducción de los mismos, y consecuentemente justifique una variación del PAMO.

A su vez, el OSITRAN deberá remitir al CONCEDENTE dicha propuesta adjuntando su opinión sobre la misma. El CONCEDENTE a través del respectivo órgano técnico tendrá treinta (30) Días Calendario para aprobar o rechazar la propuesta, debidamente sustentada. Vencido dicho plazo y no habiendo comunicado de su aprobación al OSITRAN, se entenderá denegado la solicitud. El CONCESIONARIO sólo podrá establecer los nuevos horarios tan pronto como cuente con la autorización previa y por escrito del OSITRAN y el CONCEDENTE. Dicha autorización deberá ser puesta en conocimiento de CORPAC.

7.2. Contrato de Asesoría Aeroportuaria

7.2.1. En la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá hacer entrega de un ejemplar del Contrato de Asesoría Aeroportuaria, el cual pasa a formar parte del presente Contrato como Anexo 21.

7.2.2. El Asesor Aeroportuario deberá brindar asesoría aeroportuaria al CONCESIONARIO en las actividades relacionadas a la administración y operación general de los Aeropuertos, con la finalidad de dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el Anexo 27 – Principales Actividades a cargo del Asesor Aeroportuario.

7.2.3. El CONCESIONARIO llevará a cabo directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 5 del presente Contrato, bajo los conocimientos que le deberán ser proporcionados por el Asesor Aeroportuario, en virtud al Contrato de Asesoría Aeroportuaria.

7.2.4. El CONCESIONARIO, treinta (30) Días Calendario previos a la culminación de cada Año de la Concesión, deberá remitir a OSITRAN un informe respecto a su cumplimiento del plan de trabajo indicado en el Numeral vi) del Anexo 27. Dicho informe deberá contener los logros alcanzados, dificultades encontradas y aspectos en los cuales se deberá ejercer mayor esfuerzo para superar dichas dificultades, los mismos que deberán ser implementados en el siguiente Año de la Concesión.

7.2.5. Los alcances del Contrato de Asesoría Aeroportuaria, se encuentran regulados en el Anexo 27.

7.2.6. El Contrato de Asesoría Aeroportuaria, que deberá suscribirse entre el CONCESIONARIO y el Asesor Aeroportuario, deberá señalar de forma expresa la prohibición que tendrá el personal del Asesor Aeroportuario de integrarse a la plana de trabajadores del Concesionario, ya sea de forma temporal o permanente, bajo cualquier modalidad de contratación. Esta prohibición quedará sin efecto a partir de la culminación del Contrato de Asesoría Aeroportuaria.

7.2.7. El plazo del Contrato de Asesoría Aeroportuaria no será menor de cinco (5) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Dicho contrato podrá ser resuelto por el CONCESIONARIO o por el Asesor Aeroportuario, subsistiendo la obligación del primero de sustituir al Asesor Aeroportuario designado originalmente, por otro de igual o mejor categoría, el mismo que deberá satisfacer todos los requisitos solicitados en las Bases Consolidadas. La sustitución del Asesor Aeroportuario deberá contar con la opinión favorable del OSITRAN y del CONCEDENTE, para lo cual el CONCESIONARIO deberá remitir a OSITRAN la documentación mediante la cual el nuevo Asesor Aeroportuario acredite los requisitos solicitados en las Bases para su calificación, así como una copia del proyecto final del nuevo Contrato de Asesoría Aeroportuaria. El pronunciamiento de OSITRAN deberá ser emitido dentro de los diez (10) Días de remitida la documentación antes indicada. El plazo otorgado para el pronunciamiento de OSITRAN suspende el plazo para la contratación del nuevo Asesor Aeroportuario señalada en el numeral siguiente. De no existir pronunciamiento por parte de OSITRAN en el plazo antes señalado, se entenderá aceptada la solicitud de aprobación.

7.2.8. El CONCESIONARIO durante el plazo de contratación del nuevo Asesor Aeroportuario, deberá mantener los niveles de seguridad operacional y asegurar el cumplimiento de los Niveles de Servicio de los Aeropuertos de acuerdo a lo establecido en el Anexo 8, entre otros aspectos, pudiendo para tal efecto, de considerarlo pertinente, continuar con los servicios de Asesor Aeroportuario saliente. La contratación del nuevo Asesor Aeroportuario, no deberá exceder de treinta (30) Días de resuelto el Contrato de Asesoría Aeroportuario anterior.

7.2.9. Corresponde a OSITRAN efectuar las tareas de supervisión y fiscalización técnica de las obligaciones asumidas por el Asesor Aeroportuario. Para tal efecto, OSITRAN ejercerá sus funciones a fin de constatar el cumplimiento del Contrato de Asesoría Aeroportuaria.

7.2.10. OSITRAN tiene la facultad de evaluar la transferencia de conocimiento del Asesor Aeroportuario al CONCESIONARIO, al finalizar el Contrato de Asesoría Aeroportuaria. De considerarlo necesario OSITRAN podrá solicitar la ampliación del Contrato de Asesoría Aeroportuaria por un periodo adicional máximo de dos (2) años, debiendo el CONCESIONARIO realizar dicha ampliación de plazo del Contrato de Asesoría Aeroportuario, bajo responsabilidad de caducidad del Contrato por incumplimiento por parte del CONCESIONARIO. El plazo para la ampliación del Contrato de Asesoría Aeroportuaria no deberá exceder de treinta (30) Días Calendarios de vencido el plazo de vigencia del mismo.

7.3. De las Facilidades Esenciales

7.3.1. Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias incluidas en los Aeropuertos, calificadas como tales por el REMA, el CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del referido reglamento, así como sus normas modificatorias.

7.4. De la Certificación de los Aeropuertos

7.4.1. Dentro de los primeros dieciocho (18) meses contados desde la Fecha de Cierre, El CONCESIONARIO está obligado, a solicitar la certificación de los Aeropuertos ante la DGAC, debiendo cumplir para el efecto con los requisitos y condiciones establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) N° 139 vigente. El CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de veinticuatro (24) meses adicionales luego de presentada la solicitud para culminar el proceso de certificación. Dentro de este mismo periodo, el CONCESIONARIO deberá elaborar y presentar el Manual de Aeródromos para los Aeropuertos que así lo requieran, el cual deberá ser elaborado teniendo en consideración lo estipulado en el Anexo 6 del presente Contrato. Si el CONCESIONARIO no solicita la certificación de los Aeropuertos ante la DGAC en el plazo antes señalado por hechos imputables a él, resultará aplicable la penalidad establecida en el Anexo 9 del Contrato

En el supuesto que el CONCESIONARIO no logre obtener la certificación de algún Aeropuerto debido a que éste no cuenta con las áreas mínimas de seguridad requeridas, o que en su defecto, las mismas se encuentren invadidas por habilitaciones urbanas o rurales sin autorización, el CONCESIONARIO quedará liberado de toda responsabilidad que derive de la certificación, en relación a las áreas mínimas de seguridad requeridas, hasta el momento en que el CONCEDENTE libere dichas áreas de acuerdo a lo estipulado en el numeral 5.6 de la Cláusula Quinta del presente Contrato.

De igual forma, el CONCESIONARIO quedará liberado de toda responsabilidad que derive de la certificación en los casos que no logre obtener ésta debido a que no ejecutó las Obras Obligatorias requeridas para la obtención de la indicada certificación por las razones expuestas en el Numeral 8.2.1.8 del Contrato u otras causas ajenas a su responsabilidad. Esta liberación de responsabilidad se mantendrá vigente hasta el momento en que desaparezcan las razones o limitaciones que impedían el otorgamiento de la certificación correspondiente.

7.5. Plan de Adecuación a la Normativa Vigente

El CONCESIONARIO está obligado a ejecutar dentro del segundo Año de Concesión las acciones y gestiones necesarias para cumplir con las normas nacionales e internacionales que rigen la operación aeroportuaria, contenidas en el Anexo 6 del presente Contrato.

7.6. De la Seguridad Integral

7.6.1. El CONCESIONARIO deberá cumplir con lo establecido en la Ley N° 28404 "Ley de Seguridad de la Aviación Civil" y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, así como con la normativa vigente relativa a la seguridad de la aviación en lo que corresponde a los operadores de aeródromos.

7.6.2. El CONCESIONARIO prestará los servicios que corresponden a la "Seguridad Aeroportuaria" de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil. El servicio que corresponde a la seguridad aeroportuaria dentro de la "Zona de Seguridad Restringida[3]" deberá ser prestado por personal propio del CONCESIONARIO, salvo que las normas vigentes, al momento en que las Operaciones Principales, sean prestadas permitan que los servicios se ejecuten por medio de tercerización.

7.6.3. Asimismo el CONCESIONARIO se obliga a asignar un porcentaje de su presupuesto anual orientado a implementar, operar y mantener un sistema de seguridad aeroportuaria con personal y equipos necesarios para la inspección de pasajeros con su equipaje de mano, así como de cualquier persona que ingrese a las zonas de seguridad restringida y la protección general de los Aeropuertos.

7.6.4. El CONCESIONARIO está obligado a implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, para la parte aeronáutica y la parte pública, con el fin de mantener los niveles de protección correspondiente a la categoría de cada uno de los Aeropuertos. Los gastos incurridos para dicha implementación serán incluidos en el PPO o PAO, según corresponda.

7.6.5. El CONCESIONARIO está en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas de equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad de los Aeropuertos durante las veinticuatro (24) horas, todos los Días Calendario del Año Calendario, durante la vigencia de la Concesión. Los gastos incurridos para dicha implementación serán incluidos en el PPO o PAO, según corresponda.

7.6.6. El CONCESIONARIO deberá realizar un estudio de seguridad en base a los requerimientos que se establezcan en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (PNAC).

El plazo para la realización de los estudios de seguridad sobre los Aeropuertos no deberá exceder de ciento ochenta (180) Días Calendario desde la Fecha de Cierre. El plan de implementación de las acciones correctivas derivadas de dicho estudio será enviado a la DGAC para su aprobación, en un plazo que no deberá exceder de sesenta (60) Días Calendario desde su culminación.

7.6.7. EL CONCESIONARIO deberá proveer facilidades a las líneas aéreas para que puedan cumplir con su obligación respecto a la inspección de los equipajes facturados, carga y correo, de acuerdo a lo señalado en la Ley N° 28404 y su Reglamento

[3] Término definido en el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil

EL CONCESIONARIO deberá designar y asilar una zona para la inspección de los equipajes, mediante la utilización de barreras físicas, las que no deberán obstaculizar el desarrollo eficiente de las actividades de inspección.

7.6.8. EL CONCESIONARIO deberá proveer facilidades a las líneas aéreas para que puedan almacenar el equipaje no acompañado, no identificado, no reclamado que se encuentre bajo su custodia, de manera tal que se evite la manipulación y el acceso a personas no autorizadas por la línea aérea.

La restricción de acceso excluye a los funcionarios del Estado que dentro del ámbito de sus funciones requieran realizar la inspección de equipajes almacenados en dichas áreas, para lo cual deberán estar debidamente acreditados para ello, o cuando EL CONCESIONARIO notifique en un plazo mínimo de dos (02) Días la realización de visitas e inspecciones al área, las cuales podrían estar motivadas por aspectos sanitarios, eléctricos, de riesgo, mantenimiento de infraestructura y seguridad, entre otros.

7.7. Miscelánea

7.7.1. El CONCESIONARIO deberá implementar un sistema de atención de reclamos en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento de Solución de Reclamos y Controversias y demás disposiciones dictadas para tal efecto por el OSITRAN.

7.7.2. Presentado el reclamo, el CONCESIONARIO deberá pronunciarse dentro de los plazos y de conformidad con los mecanismos procedimentales que establezca el OSITRAN para la atención de los reclamos de los Usuarios de los Aeropuertos.

7.7.3. En caso de que el CONCESIONARIO y los Usuarios no solucionen entre ellos el conflicto suscitado, éste deberá ser resuelto por el OSITRAN conforme a la legislación de la materia.

7.7.4. El CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN y al CONCEDENTE, memorias sobre los logros alcanzados durante la Concesión, a más tardar dentro del primer trimestre del año siguiente al del periodo informado. Los periodos a informarse corresponderán a cada Año de la Concesión. Las memorias consistirán en un resumen anualizado del desempeño y logros alcanzados por el CONCESIONARIO. Incluirá, además, los resultados de la encuesta de opinión de los Usuarios de la Concesión, a que se refiere el numeral 2 del Anexo N° 8, que será realizada por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el OSITRAN y no vinculada al CONCESIONARIO, sobre aspectos tales como la calidad del servicio y de la infraestructura, los niveles tarifarios y la seguridad.

7.7.5. El CONCESIONARIO deberá remitir a la DGAC información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones, en cada uno de los Aeropuertos, de acuerdo al formato que la DGAC establezca.

7.8. De los Aeroclubes

7.8.1. El CONCESIONARIO se compromete a contemplar en el Plan Maestro de Desarrollo un área de terreno a ser asignada para el desarrollo y utilización de aulas de instrucción, hangares para el estacionamiento de aeronaves y oficinas administrativas relacionadas a las actividades propias de los Aeroclubes. Los Aeroclubes, debidamente autorizados por la DGAC, gozarán a título gratuito de la posesión, uso y disfrute del área reservada por el CONCESIONARIO para tal fin. El CONCESIONARIO asignará dichas áreas a solo un Aeroclub, en cada uno de los Aeropuertos.

7.8.2. El área reservada a favor del Aeroclub deberá ser tal que permita el desarrollo de sus funciones de manera óptima, por lo cual deberá tener una extensión de hasta 10,000 metros cuadrados. La asignación del área es de competencia exclusiva del CONCESIONARIO.

7.8.3. Sin perjuicio de lo anterior, el CONCESIONARIO deberá prever que el área reservada cumpla, dentro de la medida de lo posible, con los siguientes requisitos:

- Esté ubicado en un lugar seguro, fuera del área de seguridad de la pista de aterrizaje
- Pueda tener acceso a la pista de aterrizaje
- Pueda tener acceso a la plataforma y zonas de abastecimiento de combustible

7.8.4. El CONCESIONARIO deberá brindar facilidades de ingreso al personal y a los Usuarios al área reservada. Asimismo, deberá proporcionar facilidades para la recarga de combustible, debiendo abonar el Aeroclub la correspondiente contraprestación por dichos servicios.

7.8.5. El CONCESIONARIO deberá respetar el espacio asignado al Aeroclub. Dicha área es reservada para la práctica de vuelo con fines recreativos, deportivos y de instrucción, es el área idónea para sus operaciones y movimientos de sus aeronaves, en cada uno de los Aeropuertos materia de Concesión. Adicionalmente deberá brindar las facilidades para su normal funcionamiento.

7.8.6. El Aeroclub deberá pagar al CONCESIONARIO los gastos por los servicios de agua, luz, teléfono, Internet, así como los arbitrios municipales correspondientes al área designada, que por la operación del Aeroclub se generen.

7.8.7. El CONCESIONARIO podrá solicitar al Aeroclub garantías para el pago oportuno de los servicios especificados en el numeral 7.8.6 del presente Contrato, pudiendo negarse a contratar en caso no se entregue las referidas garantías.

7.8.8. Asimismo, el CONCESIONARIO podrá exigir al Aeroclub la contratación de pólizas de seguro que cubran los daños ocasionados a los trabajadores de el CONCESIONARIO, los Bienes de la Concesión, lucro cesante, daño emergente y daños a terceros en la superficie que pudiese ocurrir como producto de las actividades que normalmente se desarrollan en los Aeroclubes.

7.8.9. En el supuesto que el Aeroclub incumpla la obligación señalada en el numeral precedente, la asignación del área destinada para las actividades del Aeroclub quedará en suspenso.

7.8.10. El CONCESIONARIO no se hará responsable por los bienes muebles e inmuebles que conforman los Aeroclub, los que serán de propiedad exclusiva de éste último. Asimismo, los gastos de construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura serán de cargo exclusivo de los Aeroclub.

7.8.11. El Aeroclub deberá operar bajo los estándares de calidad y seguridad aplicables de acuerdo a la normativa vigente, a fin de preservar el Certificado de Aeródromo y el nivel operativo del Aeropuerto. En caso el Aeroclub infrinja las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas u opere de tal manera que atente contra las disposiciones de seguridad establecidas por el CONCESIONARIO, éste último deberá notificar por escrito y de inmediato a la DGAC para que dicha entidad tome las acciones pertinentes.

7.8.12. El uso del espacio aéreo necesario para el desarrollo de las actividades de los Aeroclub en las inmediaciones de los Aeropuertos será determinado por la DGAC en calidad de autoridad competente en la materia. La DGAC asignará y priorizará zonas específicas del espacio aéreo para el desarrollo de las actividades del aeroclub de manera tal que evite interferir con el normal desenvolvimiento de las operaciones aéreas.

7.9. Principios Aplicables a la Prestación de los Servicios Aeroportuarios

7.9.1. Los Servicios Aeroportuarios serán prestados conforme a las Leyes Aplicables que regulan el libre acceso al mercado, observándose en la prestación de los mismos, además de los principios enunciados a continuación, las normas que sobre la materia dicte el OSITRAN y el Instituto Nacional Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

A efectos de supervisar las disposiciones que se señalan a continuación, el CONCESIONARIO en el caso preste dos o más servicios en competencia, y de manera simultánea, con Usuarios Intermedios en forma simultánea está obligado a llevar contabilidad separada de los mismos. La contabilidad separada deberá permitir un mejor control de los ingresos y egresos imputables a cada servicio: La forma y oportunidad en que deberá darse el cumplimiento de esta obligación, así como las reglas de imputación cuando existan reglas comunes serán determinadas por OSITRAN.

OSITRAN supervisará que el contenido de los contratos con los Usuarios Intermedios no contravengan las disposiciones establecidas en el presente Contrato ni el REMA, pudiendo instruir al CONCESIONARIO que deje sin efecto aquellas disposiciones que los vulnere.

7.9.2. Principio de No Discriminación: En las relaciones comerciales del CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios, está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre competidores.

El CONCESIONARIO deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas locales del terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el CONCESIONARIO y el Usuario Intermedio

deberán cumplir con todas las Leyes Aplicables, relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y Tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, a los Aeropuertos en igualdad de circunstancias.

7.9.3. Principio de Neutralidad: El CONCESIONARIO o los Usuarios Intermedios vinculados al CONCESIONARIO que prestan servicios que sirvan de base para la prestación de otros servicios, o que tengan una posición dominante en el mercado, están obligados a no utilizar tales situaciones para prestar simultáneamente otros servicios en condiciones de mayor ventaja y en detrimento de sus competidores.

7.9.4. Prohibición de subsidios cruzados: El CONCESIONARIO y los Usuarios Intermedios vinculados al CONCESIONARIO no deben utilizar los ingresos provenientes de la prestación de servicios sujetos al régimen de regulación para subsidiar de manera cruzada otros servicios, sean regulados o no.

CLÁUSULA OCTAVA

EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

8.1 Responsabilidad General

8.1.1 El CONCESIONARIO tendrá a su cargo el diseño y construcción de las Obras, Obras Nuevas y los Adicionales de Obra. Asimismo, tendrá a su cargo las actividades necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, de acuerdo a las Leyes Aplicables.

8.1.2 El CONCESIONARIO deberá tomar en cuenta los Estándares Básicos definidos en el presente Contrato en lo que respecta a la operación y Mantenimiento de los Aeropuertos.

8.1.3 Asimismo, el CONCESIONARIO deberá tomar en cuenta los Estándares Básicos al momento de ejecutar las Obras, Obras Nuevas y los Adicionales de Obra, así como también durante la ejecución del Mantenimiento Periódico de los Aeropuertos.

8.1.4 Las Obras, Obras Nuevas y los Adicionales de Obra se ejecutarán con la finalidad de garantizar la correcta prestación de los Servicios Aeroportuarios, las mismas que serán reconocidas por el CONCEDENTE, en base a los criterios establecidos en el Contrato.

Dichas Obras, Obras Nuevas y los Adicionales de Obra deberán ser ejecutadas de manera que se garantice la prestación de los Servicios Aeroportuarios en forma ininterrumpida en la medida de lo posible, tal y como se prestan habitualmente en los Aeropuertos.

8.1.5 La Formulación de los Planes Maestros de Desarrollo, Plan de Equipamiento del Periodo Remanente, Programas de Rehabilitación y Mejoramiento, y Programa de Mantenimiento Periódico, serán realizados por el CONCESIONARIO tomando en cuenta los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 24 y lo señalado en el Anexo 25 en lo referido a las contrataciones; estos a su vez deberán ser aprobados por la DGAC y ejecutados de acuerdo a la disponibilidad de

los fondos del Fideicomiso o en su defecto de acuerdo a los recursos con los que cuente el CONCEDENTE.

En el caso que el CONCEDENTE no cuente con los recursos para la ejecución de los Planes Maestros de Desarrollo, Plan de Equipamiento del Periodo Remanente, Programas de Rehabilitación y Mejoramiento y los mismos no sean ejecutados por el CONCESIONARIO, éste quedará relevado de toda responsabilidad derivada de la ejecución de las Obras correspondientes. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá informar por escrito al CONCESIONARIO, en un plazo no mayor a los cuarenta y cinco (45) Días Calendarios, contado a partir de la entrada en vigencia del presupuesto anual del CONCEDENTE, respecto de las Obras que no deberán ser ejecutadas.

8.2 De las Obras

8.2.1 Obras Obligatorias

Son aquellas Obras detalladas del Anexo 23 del presente Contrato que deberá ejecutar el CONCESIONARIO en el Período Inicial, de acuerdo al plan y cronograma de inversiones incluido en su Propuesta Técnica (Anexo 14 de presente Contrato) y tomando como base los EDI desarrollados para tal fin.

A tal efecto, las Obras Obligatorias serán pagadas por el CONCEDENTE a través del mecanismo del PPO, cuyo procedimiento se encuentra regulado en la Cláusula 9.5.1 y Apéndice 2 del Anexo 16.

8.2.1.1 Las Obras Obligatorias se dividen en:

a. Obras de Rápido Impacto: Son las señaladas en el Anexo 23 y comprenden obras menores en las vías de acceso a los Aeropuertos, en las playas de estacionamiento y en los frontis e instalaciones de las terminales. Tienen como objetivo mejorar las características generales y aspectos arquitectónicos de cada uno de los Aeropuertos para realzar cada terminal aéreo dentro del contexto geográfico en el que se ubica, así como mejorar, en un corto plazo, la calidad del servicio a los Usuario de los Aeropuertos. Deberán ser ejecutadas dentro de los primeros doce (12) meses de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2 de la presente Cláusula, de acuerdo con el siguiente cronograma:

Tipo de obra	Plazo
Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros.	Deberán culminarse al término del mes seis (6) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2
Remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento	Deberán culminarse al término del mes nueve (9) de verificado los eventos indicados en el

paisajístico.	Numeral 8.2.1.2
Remodelación interna de las terminales.	Deberán culminarse al término del mes doce (12) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2

b. Obras de Seguridad: Son las señaladas en el Anexo 23 y comprenden:

- Construcción y/o culminación de cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia.
- Construcción de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios.
- Obras de Rehabilitación de Pavimentos

Las Obras de Seguridad deberán ser ejecutadas dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2, de acuerdo con el siguiente cronograma:

Tipo de obra	Plazo
Culminación de cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia	Deberán culminarse al término del mes doce (12) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2
Construcción de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios	Deberán culminarse al término del mes dieciocho (18) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2
Obras de Rehabilitación de Pavimentos	Deberán culminarse al término del mes veinticuatro (24) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2

c. Obras de Ampliación y Remodelación de las Terminales:

- Son las señaladas en el Anexo 23 y comprenden la ampliación del edificio de la terminal de pasajeros y la remodelación de los espacios interiores de los Aeropuertos. Tienen como objetivo mejorar, en un corto plazo, los niveles de servicio brindados a los Usuario de los Aeropuertos.

- Los diseños para la ampliación y remodelación de las terminales, deberán considerar necesariamente la exhibición de los nombres de cada uno de los Aeropuertos y el logo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Para tal efecto, el diseño de los nombres y del logo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá ser previamente coordinado con el CONCEDENTE.
- Deberán ser ejecutadas dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2.

d. Equipamiento del Periodo Inicial:

- Es el equipamiento necesario a ser adquirido, para garantizar la normal y segura operación de los Aeropuertos durante el Periodo Inicial, acorde con el Anexo 23. El Equipamiento del Periodo Inicial deberá ser adquirido de conformidad con las recomendaciones emitidas por la DGAC.
- Deberán ser adquiridos dentro de los primeros dieciocho (18) meses de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2.

8.2.1.2 Ejecución de las Obras Obligatorias

La ejecución de las Obras Obligatorias, deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:

a) Se haya efectuado la Toma de Posesión del Área de la Concesión;
b) Se haya aprobado el EDI correspondiente a estas Obras, por parte del CONCEDENTE.
c) Se haya aprobado los estudios ambientales requeridos
d) Se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto, si fuera el caso.

8.2.1.3 Estudios Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras Obligatorias

Para la ejecución de cada una de las Obras Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá presentar un EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN. El EDI se deberá elaborar tomando como base el Proyecto Referencial y el Expediente Técnico del CONCESIONARIO, conforme a las especificaciones exigidas en las Bases, el Contrato y la declaratoria de viabilidad de las Obras Obligatorias. Asimismo, para la determinación de los presupuestos de los EDI de las Obras Obligatorias, se utilizarán los precios unitarios, gastos generales de obra y utilidad contemplados en los presupuestos del Proyecto Referencial.

Para efecto de la elaboración del EDI de las Obras Obligatorias, el CONCESIONARIO deberá contratar a la empresa consultora que se encargará del referido servicio conforme a los procesos de selección señalados en el Numeral G.2 del Literal G del Anexo 25.

El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI de las Obras Obligatorias conforme a los cronogramas establecido en el literal B del Anexo 25. Los EDI deberán comprender cuanto menos lo dispuesto en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El CONCESIONARIO presentará los EDI a OSITRAN con copia al CONCEDENTE en la oportunidad señalada en el párrafo precedente, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre los EDI, deberá remitirlos al CONCEDENTE para su aprobación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido los EDI para emitir su pronunciamiento.

En cuanto OSITRAN remita los EDI al CONCEDENTE, este dispondrá de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para emitir las observaciones correspondientes a los EDI o para aprobar la viabilidad correspondiente.

La aprobación de los EDI por parte del CONCEDENTE estará sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 8.

De existir observaciones a los EDI, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los EDI, se considerará que existe una controversia técnica, la cual podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con lo señalado en la Sección Décimo Sexta. En caso que el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO, el EDI será aprobado.

En caso de las Obras Obligatorias, cuando el CONCEDENTE no apruebe o efectúe observaciones en el plazo previsto y transcurra un plazo de ciento ochenta (180) Días Calendario,

contado desde el vencimiento del plazo antes indicado, el CONCESIONARIO podrá optar por solicitar la resolución del Contrato conforme a lo establecido en éste.

Los costos que se generen por la formulación y emisión de los EDI serán reembolsados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, los cuales deberán ser incluidos en el mecanismo de pago para el Periodo Inicial descritos en el Apéndice 2 del Anexo 16.

Las variaciones incorporadas en alguno(s) o todos de los EDI presentados por el CONCESIONARIO en relación a los montos de inversión considerados en las obras civiles o especificaciones técnicas del equipamiento de las Obras Obligatorias que afectan la viabilidad del proyecto en lo referido a las cantidades (unidades o metrados) establecidas en el Presupuesto Referencial, sumado al monto total de los Adicionales de Obra regulados en el Numeral 8.2.3.2 del Contrato, no deberán exceder el límite establecido en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), para las modificaciones no sustanciales para un proyecto de inversión pública.

En el caso las referidas variaciones excedan el límite establecido en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) antes indicado, se procederá conforme lo establecido en éstas.

8.2.1.4 Programa de Ejecución de Obras Obligatorias

En el mismo plazo establecido para la presentación del EDI, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN, el Programa de Ejecución de Obras en medios magnéticos y físicos. El Programa de Ejecución de Obras debe ser aprobado por el CONCEDENTE antes del inicio de la ejecución de Obras Obligatorias, disponiendo de diez (10) Días computados desde la recepción del mismo. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el Programa de Ejecución de Obras se entenderá por aprobado.

El Programa de Ejecución de Obras deberá respetar el plazo máximo establecido en las Cláusulas 8.2.1.1 y 8.2.1.2

8.2.1.5 Elaboración del Programa de Ejecución de Obras Obligatorias

El Programa de Ejecución de Obras Obligatorias indicado en el Numeral 8.2.1.4 del Contrato deberá ser presentado, tomando como base referencial cada EDI de las Obras Obligatorias.

El CONCESIONARIO podrá realizar modificaciones al Programa de Ejecución de Obras, previa autorización del OSITRAN, sin alterar la etapa o ampliar el plazo total de ejecución de Obras

Obligatorias. Esta modificación deberá ser puesta en conocimiento del CONCEDENTE por el OSITRAN.

La ampliación o modificación del plazo que sea aprobada, podrá generar la reformulación al Programa de Ejecución de Obras Obligatorias con opinión del OSITRAN.

8.2.1.6 Informes de Avance de Obras

La ejecución de las Obras Obligatorias se deberá realizar a través de Hitos, los cuales serán propuestos por el CONCESIONARIO e incluidos en el Programa de Ejecución de Obras, antes del inicio de las mismas.

Los Hitos a ser propuestos por el CONCESIONARIO deberán representar importes equivalentes al cuatro por ciento (4%) del importe total de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial indicadas en el EDI, como mínimo para las Obras Obligatorias.

Sin perjuicio de lo mencionado en el párrafo anterior, el procedimiento para la presentación de los Informes de Avance de Obras Obligatorias, se encuentra reguladas en el Anexo 16 del Contrato. La preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO y oportunamente junto con el OSITRAN convendrán en el formato más apropiado a utilizar.

El procedimiento para valorizar el avance de obra en caso de Caducidad por incumplimiento del Contrato, así como el desembolso correspondiente al Hito en ejecución, se encuentra regulado en el Anexo 16.

8.2.1.8 En caso que, por razones no imputables y/o ajenas a la responsabilidad del CONCESIONARIO, derivadas de la disposición de los inmuebles que conforman el Área de la Concesión, no sea posible ejecutar alguna de las Obras Obligatorias, éste quedará relevado de las obligaciones derivadas de la ejecución de dicha Obra Obligatoria.

El CONCESIONARIO o el CONCEDENTE, según sea el caso, deberá informar a la otra parte la imposibilidad de realizar determinada Obra Obligatoria y las razones que lo justifican, en un plazo máximo de diez (10) Días Calendarios contados a partir del haber tomado conocimiento de la situación, ello sin perjuicio de las defensas posesorias a que esta obligado el CONCESIONARIO conforme lo dispuesto en el Numeral 5.14 del Contrato.

La Obra Obligatoria que no pueda ser ejecutada por el CONCESIONARIO deberá ser reprogramada por el CONCESIONARIO y propuesta al CONCEDENTE para su aprobación, con opinión favorable del OSITRAN, dentro del Periodo Inicial de la Concesión.

8.2.2 Obras del Período Remanente

8.2.2.1 Son aquellas Obras a realizarse durante el Periodo Remanente y que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento. Estas Obras se deberán ejecutar en función a las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo 8 del presente Contrato, respetando las normas y recomendaciones internacionales publicadas por la OACI.

A tal efecto, las Obras del Periodo Remanente serán pagadas por el CONCEDENTE a través del mecanismo del PAO, cuyo procedimiento se encuentra regulado en el Numeral 9.5.2 y en el Apéndice 2 del Anexo 16.

8.2.2.2 Para la ejecución de las Obras del Periodo Remanente el CONCESIONARIO deberá elaborar los respectivos EDI tomando como base el Plan Maestro de Desarrollo, el Plan de Equipamiento y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento, para lo cual deberá seguir los lineamientos establecidos en el literal C.1 del Anexo 25 y Apéndice 1 del Anexo 25 del presente Contrato.

8.2.2.3 En el caso que las Obras del Periodo Remanente constituyan Proyectos de Inversión Pública (así definido en el Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública) el CONCESIONARIO deberá obtener la viabilidad para dichas obras, debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos, ante la DGAC del CONCEDENTE a efecto que dicha dirección gestione y obtenga las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, y su reglamento, para los proyectos de inversión pública.

8.2.2.4 Presentación del Plan Maestro de Desarrollo

Dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia a OSITRAN, un Plan Maestro de Desarrollo para cada Aeropuerto atendiendo el siguiente cronograma:

Ayacucho	Hasta el vencimiento del mes doce (12) de la Concesión
Puerto Maldonado y Tacna	Hasta el vencimiento del mes dieciocho (18) de la Concesión
Arequipa y Juliaca	Hasta el vencimiento del mes veinticuatro (24) de la Concesión

En el caso que el CONCEDENTE entregue en concesión el Aeropuerto de Andahuaylas conforme lo dispuesto en los Numerales 5.8.2 y 5.8.4, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, con copia a OSITRAN, el Plan Maestro de Desarrollo de dicho aeropuerto a los seis (06) meses de verificada su entrega.

Los Planes Maestros de Desarrollo deberán ser elaborados siguiendo los lineamientos establecidos en el Anexo 24 del presente Contrato.

Sin embargo, si el CONCESIONARIO estima necesario excluir uno o más puntos sugeridos en los lineamientos establecidos en el Anexo 24, lo podrá hacer siempre y cuando justifique sus motivos ante el CONCEDENTE, el que lo remitirá a la DGAC para aprobar o no la exclusión de dichos puntos.

Los Planes Maestros de Desarrollo serán evaluados y aprobados por el CONCEDENTE a través de la DGAC mediante Resolución Directoral debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN.

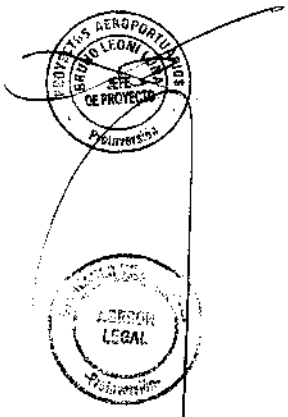
El CONCESIONARIO remitirá al CONCEDENTE y OSITRAN los Planes Maestros de Desarrollo para su evaluación correspondiente. OSITRAN dispondrá de tres (03) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de Desarrollo. El CONCEDENTE tendrá un plazo de tres (03) meses, contados a partir de la fecha de recepción de la evaluación realizada por el OSITRAN a total satisfacción, para evaluar y aprobar los Planes Maestros de Desarrollo.

Vencido el plazo antes indicado y de no haber pronunciamiento del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO no estará obligado a mantener los Requisitos Técnicos Mínimos requeridos por el incremento de la demanda de pasajeros y que, por falta de ejecución de las Obras del Periodo Remanente para el desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria, pudiesen resultar insuficientes, no asumiendo la responsabilidad por ello hasta que el CONCEDENTE se pronuncie.

En los casos que el CONCEDENTE observe los Planes Maestros presentados por el CONCESIONARIO, éste tendrá un plazo de cuarenta y cinco (45) Días Calendarios para levantar dichas observaciones y presentar nuevamente los planes observados. La notificación al CONCESIONARIO de observaciones al Plan Maestro de Desarrollo suspende el computo del plazo de seis (06) meses para la revisión y evaluación del Plan Maestro de Desarrollo, el cual se reiniciará una vez presentado el levantamiento de observaciones por parte del CONCESIONARIO.

En caso que, por razones imputables al CONCEDENTE y/o ajenas a la responsabilidad del CONCESIONARIO no se ejecute parte de las Obras del Plan Maestro de Desarrollo, éste quedará relevado de las obligaciones derivadas de la ejecución de la Obra correspondiente, para lo cual el CONCEDENTE deberá informar por escrito al CONCESIONARIO, en un plazo no mayor a los cuarenta y cinco (45) Días Calendarios, respecto de las Obras que no deberán ser ejecutadas.

Los Planes Maestros de Desarrollo deberán ser actualizados como mínimos una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación, para lo cual el CONCESIONARIO deberá presentar nuevamente al CONCEDENTE y OSITRAN toda la documentación indicada en el Anexo 24 del presente Contrato a más tardar ciento ochenta (180) Días Calendario antes de la finalización de cada quinquenio.



8.2.2.5 Presentación del Plan de Equipamiento del Periodo Remanente

El CONCESIONARIO deberá elaborar los Planes de Equipamiento del Periodo Remanente, los mismos que deberán ser presentados al CONCEDENTE dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde la Fecha de Cierre, en los mismos plazos establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo. Los Planes de Equipamiento del Periodo Remanente deberán ser actualizados cada tres años desde su aprobación.

El CONCESIONARIO deberá adquirir los bienes correspondientes al Equipamiento de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Anexo 25 del presente Contrato.

Dentro de los treinta (30) Días Calendario previos al vencimiento de cada Año de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE un Diagrama de Gantt con la programación mensual de la adquisición de equipamiento necesario para la eficiente y segura operación de los Aeropuertos para el siguiente Año de Concesión, así como también el presupuesto correspondiente al Año de la Concesión, segregado mensualmente y un flujo de caja proyectado para dicho periodo. Este documento deberá ser presentado en medios magnéticos y físicos.

8.2.2.6 Presentación del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire

Para efecto de la presentación del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire el CONCESIONARIO deberá seguir el procedimiento de presentación indicado en el Numeral 8.2.2.5 precedente.

Este Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire deberá ser elaborado de acuerdo al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales las cuales se encuentra obligado a realizar anualmente el CONCESIONARIO, acorde con el numeral 6.3 del presente Contrato, respetando las normas y recomendaciones internacionales publicadas por la OACI. Dicho Programa deberá incluir un cronograma de ejecución de obras y un presupuesto estimado de los costos totales.

Asimismo, el Programa deberá ser elaborado teniendo en consideración lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 25 del presente Contrato y será remitido al CONCEDENTE quien se encargará de evaluarlos y gestionar ante las autoridades competentes las aprobaciones y autorizaciones correspondientes.

8.2.2.6.1 <u>Lineamientos para el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire</u>

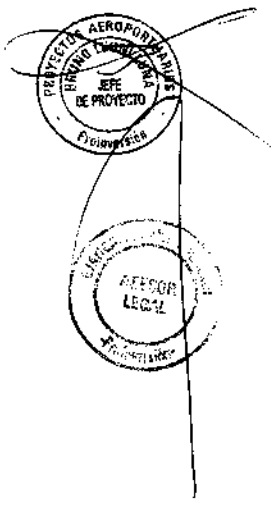
El Programa deberá ser elaborado teniendo en cuenta que se garantizará la prestación de Servicios Aeroportuarios de manera ininterrumpida; siempre y cuando sea técnicamente posible y adoptando los mecanismos de coordinación necesarios para reducir en lo posible la afectación de la programación de las operaciones y en la medida de lo posible, como se prestan habitualmente en los Aeropuertos, durante el periodo de ejecución de dichas Obras.

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN la ampliación o prórroga de los plazos parciales referidos a las fases contenidas en el citado programa. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas justificadas o no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Obra correspondiente. Cuando las modificaciones del plazo de ejecución de la Obras correspondiente a las fases del citado programa sean concedidas debido a causas imputables al CONCESIONARIO, según opinión fundada del OSITRAN a través del supervisor de obras, no se exceptuará al CONCESIONARIO de la aplicación de las penalidades devengadas desde la fecha en que se produjo el incumplimiento hasta la fecha en la cual concluyan las obras. En caso que el incumplimiento por causa del CONCESIONARIO se produzca por más de tres (3) veces por cada aeropuerto durante la etapa de ejecución de Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, el CONCEDENTE, además de la aplicación de las penalidades correspondientes, podrá proceder a la resolución del Contrato, salvo opinión contraria del OSITRAN, quien podrá establecer los nuevos parámetros.

Las ampliaciones de plazo, para el cumplimiento de las tareas de cada una de las fases, que sean aprobadas, podrán generar la reformulación del citado programa, correspondiente a las fases siguientes, siempre y cuando se traten de Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire. La culminación de las obras de la fase para la cual el CONCESIONARIO ha solicitado la ampliación de los plazos será condición necesaria para poder dar inicio a las Obras de la fase siguiente, con opinión favorable del OSITRAN.

En caso que el inicio de la etapa de ejecución de Obras se retrase por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO tendrá derecho a que el plazo de la etapa de ejecución de Obras se amplíe proporcionalmente a dicha demora.

El Programa será evaluado y aprobado por el CONCEDENTE, a través de la DGAC, debiendo contar con la opinión previa del OSITRAN. El procedimiento a seguir para tal efecto, será el establecido en el Numeral 8.5.



El Programa deberá ser actualizado como mínimo una vez cada quinquenio contados a partir de su aprobación.

8.2.2.7 Presentación del Plan Anual de Inversiones

Dentro de los treinta (30) Días Calendario previos al vencimiento de cada Año de Concesión del Periodo Remanente, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE un Diagrama de Gantt con la programación mensual de la ejecución de las Obras del Periodo Remanente para el siguiente Año de Concesión, el presupuesto mensual y un flujo de caja proyectado del CONCESIONARIO para dicho Año de Concesión. Este documento deberá ser presentado en medios magnéticos y físicos.

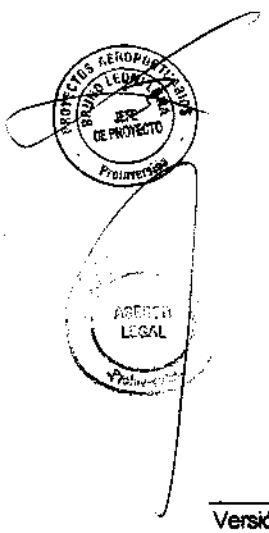
Para el primer año de cada quinquenio contados a partir del cuarto Año de Concesión, el Plan Anual de Inversiones deberá ser presentado dentro de los primeros treinta (30) Días Calendario del respectivo Año de Concesión.

8.2.2.8 Ejecución de las Obras del Periodo Remanente

La ejecución de las Obras del Periodo Remanente, deberá iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:

a) Se hayan aprobado los Planes Maestros de Desarrollo, el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, según corresponda.
b) Se haya obtenido la declaratoria de viabilidad por el SNIP para cada una de las Obras del Periodo Remanente a ejecutarse conforme al Plan Anual de Inversiones.
c) Se haya aprobado los EDI correspondientes a estas Obras, por parte del CONCEDENTE.
d) Se haya acreditado el Cierre Financiero ante el CONCEDENTE.

En caso que, por razones imputables al CONCEDENTE o ajenas a la responsabilidad del CONCESIONARIO no se ejecuten las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, y como consecuencia de ello, la autoridad competente limite la operación del Aeropuerto por un plazo mayor a tres (3) meses, o impida continuar con la operación del mismo, la obligación del CONCESIONARIO respecto del cumplimiento de aquellas obligaciones pactadas en el presente Contrato que se vean afectadas por la no ejecución de las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, en relación al Aeropuerto en cuestión, quedará suspendida, desde el momento en que ocurra los supuestos antes indicados hasta que se ejecuten las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire antes indicadas. En caso que la autoridad competente ordene el cierre del Aeropuerto, el CONCESIONARIO quedará relevado de todas las obligaciones



pactadas en el presente Contrato, respecto del Aeropuerto en cuestión desde el momento en que ocurran los supuestos antes indicados hasta que se ejecuten las mismas.

Para efecto del inicio de las Obras del Periodo Remanente, el CONCESIONARIO y el OSITRAN deberán suscribir un acta de inicio de cada obra, la cual será remitida al CONCEDENTE para conocimiento.

En caso que por razones imputables al CONCEDENTE o ajenas a la responsabilidad del CONCESIONARIO se produjera un retraso en la ejecución de las Obras del Período Remanente, el CONCESIONARIO podrá solicitar la ampliación del plazo para la ejecución de las Obras.

8.2.2.9 Estudios Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras del Período Remanente

Para la ejecución de cada una de las Obras del Período Remanente, el CONCESIONARIO deberá preparar un EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN. El EDI se deberá elaborar tomando como base los Planes Maestros de Desarrollo, el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, conforme a las especificaciones exigidas en el Contrato y la declaratoria de viabilidad de las Obras del Período Remanente. Asimismo, para la determinación de los presupuestos de los EDI de las Obras del Periodo Remanente, se utilizarán los precios unitarios, gastos generales de obra y utilidad contemplados en los presupuestos de los Planes Maestros de Desarrollo, el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire cuya viabilidad haya sido aprobada.

El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI de las Obras del Periodo Remanente en la oportunidad indicada en el literal C del Anexo 25. Los EDI deberán comprender cuanto menos lo dispuesto en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El CONCESIONARIO presentará los EDI a OSITRAN con copia al CONCEDENTE en la oportunidad señalada en el párrafo precedente, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre los EDI, deberá remitirlos al CONCEDENTE para su aprobación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de sesenta (60) Días de recibido los EDI, para emitir su pronunciamiento.

El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, la ampliación del plazo previsto en el párrafo anterior, por un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario adicionales, con la justificación correspondiente, para lo cual el CONCEDENTE dispondrá de un plazo de diez (10) Días de recibida la opinión del OSITRAN para emitir su pronunciamiento. Para tal efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la solicitud, para emitir su pronunciamiento.

En cuanto OSITRAN remita los EDI al CONCEDENTE, este dispondrá de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para emitir las observaciones correspondientes a los EDI o para aprobar la viabilidad correspondiente.

La aprobación de los EDI por parte del CONCEDENTE estará sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 8.

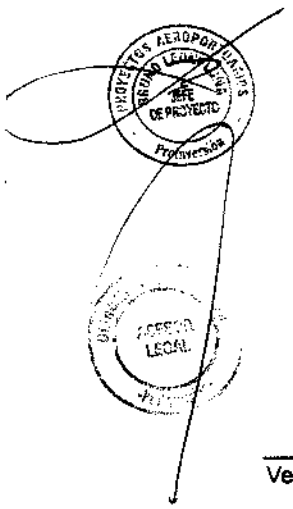
De existir observaciones a los EDI, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los EDI, se considerará que existe una controversia técnica, la cual podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con lo señalado en la Sección Décimo Sexta. En caso que el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas a los EDI, el CONCEDENTE los aprobará.

En caso de las Obras del Período Remanente, cuando el CONCEDENTE no apruebe o efectúe observaciones en el plazo previsto, el CONCESIONARIO podrá optar por solicitar la resolución del Contrato conforme a lo establecido en éste, cuando hubiese transcurrido un plazo de ciento ochenta (180) Días Calendario, contado desde el vencimiento del último plazo indicado en los párrafos precedentes.

Los costos que se generen por la formulación y emisión de los EDI serán reembolsados por el CONCEDENTE, los cuales deberán ser incluidos en el mecanismo de pago para el Periodo Remanente descritos en el Apéndice 2 del Anexo 16.



8.2.2.10 Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente

En el mismo plazo establecido para la presentación del EDI para las Obras del Periodo Remanente, el CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE con copia al OSITRAN, el Programa de Ejecución de Obras en medios magnéticos y físicos. El Programa de Ejecución de Obras debe ser aprobado

por el CONCEDENTE antes del inicio de la ejecución de Obras del Período Remanente, disponiendo de diez (10) Días computados desde la recepción del mismo. De no existir pronunciamiento por parte del CONCEDENTE dentro del plazo establecido, el Programa de Ejecución de Obras se entenderá por aprobado.

El Programa de Ejecución de Obras deberá respetar el plazo máximo establecido en Numeral 8.2.2.

8.2.2.11 Elaboración del Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente

El Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente indicado en el Numeral 8.2.2.10 del Contrato deberá ser presentado, tomando como base referencial cada EDI de las Obras del Período Remanente.

El CONCESIONARIO podrá realizar modificaciones al Programa de Ejecución de Obras, previa autorización del OSITRAN, sin alterar la etapa o ampliar el plazo total de ejecución de Obras del Período Remanente. Esta modificación deberá ser puesta en conocimiento del CONCEDENTE por el OSITRAN.

La ampliación o modificación del plazo que sea aprobada, podrá generar la reformulación al Programa de Ejecución de Obras del Período Remanente con opinión del OSITRAN.

8.2.3 Inversiones en Obras Nuevas y Adicionales de Obra

8.2.3.1 De las Obras Nuevas

El CONCEDENTE deberá presentar al CONCESIONARIO una instrucción con copia al OSITRAN, para la ejecución de las Obras Nuevas donde se indique, a través de un estudio de preinversión a nivel de perfil, la obra a ejecutar, sus características técnicas, económicas y financieras y se sustente la necesidad de realizar dichas Obras Nuevas, El presupuesto para las Obras Nuevas debe considerar todos los costos necesarios para la ejecución de dichas obras, incluyendo los de supervisión.

Para la ejecución de las Obras Nuevas el CONCESIONARIO deberá seguir lo señalado en el Numeral 8.2.3.3 y los lineamientos para la elaboración de los respectivos EDI y contrataciones, establecidos en el Literal C) del Anexo N° 25 y en el Apéndice 1 del Anexo 25 del presente Contrato.

Conforme lo señalado en el Literal D) del Anexo 25, el CONCESIONARIO deberá elaborar los estudios de preinversión requeridos para la ejecución de las Obras Nuevas según lo establecido en la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, y su reglamento, los que deberán ser presentados ante la DGAC a efecto que dicha dirección

gestione y obtenga las autorizaciones y aprobaciones que corresponda.

Las inversiones de las Obras Nuevas serán asumidas por el CONCESIONARIO con cargo a los recursos del CONCEDENTE y serán pagadas bajo el mecanismo del PAO señalado en el Anexo 16. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá registrar en sus partidas presupuestales el pago de las inversiones en Obras Nuevas.

8.2.3.2 De los Adicionales de Obra

Si durante la ejecución de las Obras del Periodo Inicial o el Periodo Remanente el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO determinaran la necesidad de realizar Adicionales de Obras resultará de aplicación el procedimiento previsto en la presente Cláusula.

En este caso, la Parte que solicita los Adicionales de Obras deberá presentar a la otra Parte con copia a OSITRAN una solicitud de realización de los Adicionales de Obras donde se sustente la necesidad de realizar éstas, así como también los estudios técnicos donde se señalen los detalles correspondientes. La valorización de los Adicionales de Obra deberá ser realizada por el OSITRAN en función a los precios indicados en los respectivos EDI.

Para el caso de las Obras Obligatorias, los ajustes obtenidos por los Adicionales de Obra que originen incrementos en el PPO durante la ejecución de las Obras, sumado a las variaciones resultantes en la elaboración del EDI, para las Obras Obligatorias descritas en el Numeral 8.2.3.2, no deberán exceder el límite establecido en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) para las modificaciones no sustanciales para un proyecto de inversión pública, conforme a lo indicado en dicho Numeral.

En caso el CONCESIONARIO sea quien solicite la ejecución de los Adicionales de Obra, los montos que excedan límite referido en el párrafo anterior serán asumidos por el CONCESIONARIO.

En caso que el CONCEDENTE sea quien solicite la ejecución de los Adicionales de Obra, el importe de dichos adicionales deberá ajustarse a los límites establecidos en el párrafo anterior.

En el caso que el CONCESIONARIO sea el que solicite los Adicionales de Obra, la documentación presentada por el CONCESIONARIO deberá ser remitida al CONCEDENTE con copia a OSITRAN, a efecto que dicho organismo tome conocimiento respecto a las modificaciones efectuadas en el respectivo EDI aprobado.

Para la ejecución de los Adicionales de Obra, se requerirá la opinión favorable del OSITRAN, el que recibirá la posición de

las Partes. OSITRAN emitirá su opinión en un plazo máximo de diez (10) Días de recibido el requerimiento.

Para tal efecto, durante la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades del caso, así como poner a disposición del OSITRAN, toda la documentación que sea necesaria para poder realizar una supervisión a detalle.

Los insumos y las partidas que son indispensables para la ejecución del EDI para las Obras Obligatorias serán considerados como Adicionales de Obra, las mismas que no deberán exceder el treinta por ciento (30%). El precio unitario que se considerará para estas partidas nuevas será aquel que figure en el EDI para las Obras Obligatorias, a efectos de la liquidación de estos adicionales.

8.2.3.3 Estudio Definitivo de Ingeniería para las Obras Nuevas

Para la ejecución de cada una de las Obras Nuevas el CONCESIONARIO deberá preparar un EDI que deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con opinión del OSITRAN.

El CONCESIONARIO presentará los EDI a OSITRAN con copia al CONCEDENTE, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que OSITRAN haya emitido opinión sobre los EDI, deberá remitirlo al CONCEDENTE para su aprobación. OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de treinta (30) Días de recibido los EDI, para emitir su pronunciamiento.

Para la revisión de los EDI para las Obras Nuevas el CONCEDENTE dispondrá de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para emitir las observaciones correspondientes a los EDI o para aprobar la viabilidad correspondiente

La aprobación de los EDI por parte del CONCEDENTE estará sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 8.

Los costos que se generen por la formulación y emisión de los EDI para las Obras Nuevas serán reembolsados por el CONCEDENTE, los cuales deberán ser incluidos en el mecanismo de pago para el Periodo Inicial o en el Periodo Remanente, según corresponda.

De existir observaciones a los EDI, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por el CONCEDENTE, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, el CONCEDENTE dispondrá de diez (10) Días, a partir de recibida la opinión del OSITRAN, para evaluar las subsanaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Para tal

efecto, el OSITRAN dispondrá de un plazo máximo de diez (10) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los EDI, se considerará que existe una controversia técnica, la cual podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con lo señalado en la Sección Décimo Sexta. En caso que el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas a los EDI, el CONCEDENTE los aprobará.

8.3 Ampliaciones de Plazos

8.3.1 El CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, con copia al OSITRAN, la ampliación o prórroga de los plazos para la ejecución de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas justificadas o no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Obra correspondiente.

8.3.2 Cuando las modificaciones del plazo de ejecución de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra sean concedidas debido a causas imputables al CONCESIONARIO, según opinión fundada del OSITRAN, no se exceptuarán de la aplicación de las penalidades devengadas desde la fecha en que se produjo el incumplimiento hasta la fecha a partir de la cual se computa la ampliación.

8.3.3 Las solicitudes de ampliación de los plazos a los que se refiere la cláusula anterior serán resueltas por el OSITRAN en el plazo máximo de treinta (30) Días Calendario de efectuada la solicitud. Vencido el plazo antes indicado sin el pronunciamiento de OSITRAN, se entenderá denegada la solicitud.

8.4 De la ampliación de los Aeropuertos

8.4.1 En el supuesto que los Planes Maestros de Desarrollo de los Aeropuertos, una vez aprobados por la DGAC, indiquen que se requerirá mayores áreas, adicionales a las Áreas de Concesión, para el desarrollo de los Aeropuertos, el CONCEDENTE se encargará de efectuar la adquisición de las áreas requeridas conforme a las leyes que rigen la materia, con sus propios recursos, las cuales serán entregadas Saneadas.

8.4.2 El CONCEDENTE entregará las áreas solicitadas por el CONCESIONARIO conforme las vaya adquiriendo. Dichas áreas pasarán a formar parte de las Áreas de Concesión, para lo cual el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán las respectivas áreas de entrega.

8.5 Supervisión de las Obras

8.5.1 Corresponde al OSITRAN, a través del supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las Obras indicadas en la presente Cláusula Octava. El OSITRAN podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al CONCESIONARIO en un plazo máximo de

cinco (05) Días, contados a partir de la fecha de selección o designación del supervisor de obras antes indicado, según corresponda.

8.5.2 El CONCESIONARIO deberá dar al OSITRAN, a través del supervisor de obras y al equipo que éste disponga, libre acceso al Área de la Concesión para realizar sin obstáculos su labor con la exactitud requerida.

El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un 5% de valor de la Obra por concepto de supervisión y otros gastos correspondientes a los estudios relacionados a éstas,. El monto a considerar por dicho concepto será el correspondiente a los pagos establecido en el respectivo contrato de supervisión.

8.5.3 El procedimiento de contratación del supervisor de obras se efectuará de acuerdo a los procedimientos establecidos en los numerales 14.3 y 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del presente Contrato.

8.6 De la aprobación y recepción de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra

8.6.1 Conforme se culminen las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra, el CONCESIONARIO solicitará al CONCEDENTE, con copia al OSITRAN, la recepción de las mismas, adjuntando el informe respectivo donde establecerá su culminación de conformidad con los requisitos y condiciones establecidas.

8.6.2 Dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) Días de recibidas las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra, el CONCEDENTE deberá determinar la aceptación o rechazo de las mismas, previa opinión del OSITRAN.

Mediante la suscripción del Acta de Recepción de Obra, Obras Nuevas o Adicionales de Obra, el CONCEDENTE dejará constancia que la ejecución de las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato y se entenderá concedida la autorización para el inicio de su Explotación. De no pronunciarse el CONCEDENTE en el plazo establecido, se entenderá que las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra han sido aceptadas y concedida la autorización para el inicio de su Explotación.

8.6.3 El CONCEDENTE aprobará con observaciones las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra y concederá la autorización para el inicio de su Explotación, en caso se encuentren defectos que no afecten la normal prestación de los Servicios Aeroportuarios, cuya subsanación, de acuerdo al informe presentado por el OSITRAN, no represente más del uno por ciento (1.0%) del EDI. En este caso, el CONCESIONARIO tendrá treinta (30) Días Calendario prorrogables hasta por treinta (30) Días Calendario adicionales, para efectuar la subsanación de las observaciones.

8.6.4 En caso de rechazo de las Obras, Obras Nuevas o Adicionales de Obra por parte del CONCEDENTE y sin perjuicio de las penalidades descritas en el Anexo 9, el CONCESIONARIO deberá cumplir con levantar las objeciones o subsanar las irregularidades detectadas, de modo tal que las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra puedan ser aceptadas por el CONCEDENTE para proceder con inicio de su Explotación-

El plazo para levantar las objeciones o subsanar las irregularidades antes indicadas en ningún caso podrá exceder los seis (6) meses contados a partir de su notificación por parte del CONCEDENTE.

8.6.5 Si el CONCESIONARIO no estuviera de acuerdo con el pronunciamiento del CONCEDENTE respecto a las observaciones formuladas de acuerdo a lo dispuesto en el presente numeral, podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un perito elegido de común acuerdo entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO. Dentro de los quince (15) Días posteriores a su designación, las Partes deberán sustentar su posición.

8.6.6 En caso que luego de transcurridos quince (15) Días desde la fecha de emplazamiento, las Partes no hubieran designado al perito común, la controversia se considerará de carácter técnico y será resuelto conforme al procedimiento respectivo previsto en el Literal a) de la Cláusula 16.5.1.

8.6.7 El pronunciamiento del perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días contados a partir de la fecha en que ambas Partes sustentaron su posición, y tendrá carácter definitivo no pudiendo ser impugnado. Los costos del peritaje serán sufragados en partes iguales.

8.6.8 El plazo señalado para efectos de la subsanación se suspenderá hasta la emisión del pronunciamiento del perito. Los costos del peritaje serán sufragados por la Parte que no resultó favorecida con el pronunciamiento del perito.

CLÁUSULA NOVENA
REGIMEN ECONÓMICO FINANCIERO

9.1. Tarifas y Cargos de Acceso

9.1.1. El CONCESIONARIO producto de la explotación de la Concesión cobrará Tarifas y Cargos de Acceso. Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo señalado en el REMA y el RETA. Los Cargos de Acceso que el CONCESIONARIO cobrará se encuentran regulados en el REMA. Los importes a ser cobrados por el CONCESIONARIO deberán considerar las Tarifas y Cargos de Acceso más el IGV, respectivo.

9.1.2. El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de los Usuarios el tarifario correspondiente en la forma que establezca el OSITRAN.

9.1.3. El CONCESIONARIO podrá requerir de los Usuarios el pago de la Tarifa, Cargos de Acceso y otros cargos, en Dólares o su equivalente en moneda nacional al Tipo de Cambio venta del Día en que se devengan las operaciones, siendo de cargo del CONCESIONARIO el costo por el cobro de las mismas. En ningún caso se le podrá exigir al Usuario Final o al Usuario Intermedio pagos mayores a los resultantes de aplicar el Tipo de Cambio antes indicado, a las Tarifas y Cargos de Acceso en Dólares. El pago de las Tarifas y Cargos de Acceso será de conformidad con las disposiciones aplicables.

9.1.4. Las Tarifas a ser cobradas por el CONCESIONARIO y señalados en el Anexo 7, no podrán ser modificadas hasta el término del tercer Año de la Concesión.

9.1.5. Vencido el plazo señalado en el párrafo anterior, es decir, a partir del inicio del cuarto Año de la Concesión, las Tarifas que cobrará el CONCESIONARIO serán aquellas que se encuentre cobrando en ese momento la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, en las respectivas categorías de aeropuertos. Dicha modificación deberá ser puesta en conocimiento de OSITRAN.

9.1.6. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, el CONCEDENTE y/o el CONCESIONARIO podrán solicitar a OSITRAN, la modificación de las Tarifas señalados en el Anexo 7 del presente Contrato, cuidando de salvaguardar el equilibrio económico-financiero del Contrato.

Las condiciones y requisitos para la solicitud de modificación de Tarifas por el CONCESIONARIO o por el CONCEDENTE y la evaluación y aprobación de dicha solicitud por el OSITRAN serán las establecidas en el RETA y el REMA.

9.1.7. Por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el CONCESIONARIO podrá solicitar al OSITRAN una reducción de la Tarifas por un plazo determinado.

De igual forma, el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN, podrá solicitar al CONCESIONARIO mediante comunicación debidamente sustentada, que por políticas de promoción del sector y del tráfico aéreo participe de todas las propuestas de reducción de tarifas que estimularan el incremento de operaciones aéreas.

La reducción de Tarifas, en atención a lo indicado anteriormente, no habilitará al CONCESIONARIO a invocar lo estipulado en la Numeral 9.3 de la Cláusula Novena del presente Contrato.

9.1.8. El CONCESIONARIO, a partir del quinto Año de la Concesión, reajustará las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = 0.5\ T_{t-1}\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0.5\,T_{t-1}\frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

t Año Calendario en el que regirá el ajuste

T_t Tarifa al inicio del Año Calendario t

T_{t-1} Tarifa al inicio del Año Calendario t-1

IPC_{t-1} Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo t-1.

IPC_{t-2}: Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el período t-2.

CPI_{t-1}: Nivel de Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The

Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo t-1.

CPI_{t-2}: Nivel de Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo t-2.

9.1.9. Adicionalmente, OSITRAN tendrá la potestad de revisar quinquenalmente las Tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la Infraestructura Aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.

9.1.10. Se cobrará una Tarifa de US$ 1.00 por los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento, y acceso para carga (de ser el caso) para las siguientes actividades:

i. Aeronaves civiles, de la Cruz Roja Peruana y de las Fuerzas Armadas y Policiales que realicen actividades aeroportuarias con fines humanitarios, sin retribuciones económicas, en casos de desastres naturales o conmoción civil, siempre y cuando éstos hayan sido declarados como tales por la autoridad competente.

ii. Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).

iii. Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el CONCEDENTE deberá remitir una comunicación al CONCESIONARIO acreditando esta situación

iv. Aeronave civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que vienen al país y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el CONCEDENTE deberá remitir una comunicación al CONCESIONARIO acreditando estas situación.

9.1.11. No se cobrará la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA) al personal del Instituto Nacional de Defensa Civil INDECI, del Ministerio de Salud, del Ministerio Público (Instituto de Medicina Legal), del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios, personal de las Fuerzas Armadas y Policiales y de la Cruz Roja Peruana que realicen vuelos de ayuda humanitaria realizando operaciones de apoyo en caso de desastres naturales o declaración de emergencia declarados como tales por la autoridad competente.

9.1.12. El CONCESIONARIO es el responsable de verificar que las Tarifas a las que se hace referencia en los numerales 9.1.10 y 9.1.11 del Contrato sean aplicadas exclusiva y únicamente a las aeronaves y/o personas previstas en los citados numerales adoptando las acciones que consideren pertinentes para ello, para lo cual aprobará formatos de declaración jurada que deberán suscribir las instituciones o personas que accedan al régimen tarifario previsto en los numerales precedentes.

9.1.13. Las Tarifas a las que se hace referencia en el numeral 9.1.10 del Contrato no están sujetas al ajuste tarifario a que se refiere la Cláusula 9.1.8.

9.1.14. El CONCESIONARIO deberá respetar los convenios suscritos por CORPAC en los cuales se establezcan tarifas promocionales y/o operacionales a favor de escuelas de instrucción, asociaciones aerodeportivas y aeroclubes, ello en el marco de las medidas de estimulo y promoción de la formación de personal aeronáutico.

9.1.15. De darse la entrega del Aeropuerto de Andahuaylas, de acuerdo a lo indicado en los Numerales 5.8.2 a 5.8.4, las Tarifas y Cargos de Acceso a ser aplicadas por el CONCESIONARIO a dicho aeropuerto, serán las establecidas, a la fecha de su entrega, en el grupo donde se encuentre ubicado conforme a lo señalado en el Anexo 7.

9.2. Cierre Financiero para las Obras del Periodo Remanente

9.2.1. El CONCESIONARIO, dentro de los sesenta (60) Días Calendarios previos al inicio de cada año de la Concesión correspondiente al Periodo Remanente deberá acreditar que cuenta con los recursos financieros o los contratos que establezcan los compromisos de financiamiento para la ejecución de las Obras correspondientes a dicho año de la Concesión.

9.2.2. Para acreditar que el CONCESIONARIO cuenta con el financiamiento correspondiente, éste deberá presentar, alternativa o conjuntamente al CONCEDENTE: (i) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante, que el CONCESIONARIO haya acordado con el(los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de las Obras del Periodo Remanente; o (ii) copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos y en general cualquier texto contractual relevante con Empresas Vinculadas al CONCESIONARIO. Los contratos referidos en el Numeral (i) deberán contener expresamente una disposición referida a que en caso el financiamiento quede sin efecto o el CONCESIONARIO incurra en alguna causal que active su terminación o resolución, el Acreedor Permitido comunicará inmediatamente dicha situación al CONCEDENTE. Los contratos indicados en el Literal (ii) no constituirán Endeudamiento Garantizado Permitido.

9.2.3. En caso que, al vencimiento del plazo establecido en el Numeral 9.2.1 precedente, el CONCESIONARIO no haya logrado acreditar el cierre financiero, el CONCESIONARIO contará con treinta (30) Días Calendario adicionales.

9.2.4. Vencido el plazo previsto en el Numeral 9.2.3. precedente y el CONCESIONARIO no haya acreditado las condiciones para el Cierre Financiero en el plazo antes indicado, se considerará un incumplimiento grave del CONCESIONARIO y por lo tanto el CONCEDENTE podrá optar por invocar la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, siendo de aplicación lo establecido en el numeral 15.3.

9.3. Equilibrio Económico

9.3.1. Las Partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.

El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrán derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente, debido a cambios en las Leyes Aplicables, en la medida que cualquiera de dichos cambios tenga relación directa a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos, costos de inversión, operación y mantenimiento de la Concesión, relacionados a la prestación de Servicios Aeroportuarios.

El equilibrio será reestablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Aeroportuarios. Cualquiera de las Partes que considere que el equilibrio - económico financiero del Contrato se ha visto afectado podrá invocar su restablecimiento, proponiendo por escrito a la otra Parte y con la suficiente sustentación las soluciones y procedimientos a seguir para su restablecimiento.

9.3.2. El OSITRAN establecerá que el equilibrio económico - financiero se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez, relacionados a la prestación de Servicios Aeroportuarios.

El restablecimiento del equilibrio económico financiero se efectuará en base al estado de pérdidas y ganancias auditado, donde sean verificables las variaciones de ingresos o costos anteriormente referidos. Sin perjuicio de ello, el OSITRAN podrá solicitar la información que sustente las variaciones señaladas.

El OSITRAN, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:

a) Los resultados antes de impuestos resultante del ejercicio, relacionados específicamente a la prestación del Servicio Aeroportuario y reconocidos por el CONCEDENTE y/o OSITRAN.

b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio, relacionado a la prestación del Servicio Aeroportuario, aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes Aplicables.

Para tal efecto, el OSITRAN podrá solicitar al CONCESIONARIO la información que considere necesaria sobre los ingresos y costos que hayan sido afectados por los cambios en las Leyes y Aplicables.

9.3.3. Si el desequilibrio se produce en varios periodos, sin haberse restituido el mismo, se encontrará la diferencia acumulada de los resultados siguiendo el mismo procedimiento.

Acto seguido se procederá a encontrar el porcentaje del desequilibrio dividiendo la diferencia resultante del procedimiento a) y b) anteriormente descrito, entre el resultado antes de impuestos del último ejercicio o del resultado acumulado, según corresponda. Si el resultado supera el diez por ciento (10%), se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación al CONCESIONARIO o al CONCEDENTE, según corresponda, por el desequilibrio calculado.

En ambos casos, dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, respectivamente, en la cuota trimestral del PAMO, por el monto que resulte sin incluir intereses. Las Partes podrán acordar un mecanismo diferente de compensación.

Si el monto obtenido en el literal b) de la cláusula precedente es igual a cero (0), para reestablecer el desequilibrio económico financiero sólo se tendrá en cuenta la diferencia de monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b), sin ser necesario recalcular el porcentaje de desequilibrio antes mencionado.

9.3.4. En el supuesto que el CONCESIONARIO invoque el reestablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al OSITRAN determinar en los treinta (30) Días siguientes de recibida tal solicitud, la procedencia de la misma, en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el OSITRAN deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde la fecha de su pronunciamiento, el monto a pagar a favor del CONCESIONARIO, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE, para que tome las medidas correspondiente, y al CONCESIONARIO. El monto que se haya determinado será abonado al CONCESIONARIO dentro de los seis (06) meses siguientes sin incluir intereses. Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.

En el supuesto que el CONCEDENTE invoque el reestablecimiento del equilibrio económico - financiero, corresponderá al OSITRAN, determinar en los treinta (30) Días siguientes, la procedencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes. De ser el caso, el OSITRAN deberá establecer en un plazo no mayor a treinta (30) Días, contados desde el momento de emitido su pronunciamiento, el monto a pagar a favor del CONCEDENTE, aplicando para tal efecto, los criterios de valorización previstos en la presente Cláusula e informará del resultado al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO para que tome las medidas correspondiente. El monto resultante será abonado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE dentro de los seis (06) meses siguientes. Por cualquier retraso se reconocerá un interés a la tasa LIBOR más uno por ciento (1%) sobre el saldo no pagado luego del periodo máximo de abono señalado.

En la misma oportunidad que el CONCEDENTE o el CONCESIONARIO invoquen el reestablecimiento del equilibrio económico – financiero, se dirigirán al OSITRAN para que emita su opinión técnica de conformidad con sus competencias legalmente atribuidas en esta materia.

Cualquier otro procedimiento de restitución del equilibrio económico – financiero será acordado por las Partes.

La discrepancia respecto al monto de la compensación por efecto de la ruptura del equilibrio económico - financiero, será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula décimo sexta del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta cláusula en lo que fueran pertinentes.

No se considerará aplicable lo indicado en esta cláusula para aquellos cambios producidos como consecuencia de disposiciones expedidas por el OSITRAN que fijen infracciones o sanciones, que estuviesen contemplados en el Contrato o que fueran como consecuencia de actos, hechos imputables o resultado del desempeño del CONCESIONARIO.

9.4. Del Cofinanciamiento

9.4.1. El Cofinanciamiento es el monto trimestral a ser pagado por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO. El monto del Cofinanciamiento se determina bajo el siguiente esquema:

Si el PAMO es mayor que los Ingresos Regulados, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$Cofinanciamiento_t = (PAMO_t - IR_t) + PAO_t + PPO_t + MC_t$$

En el caso que el PAMO sea menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$Cofinanciamiento_t = -f_1(IR_t - PAMO_t) + PAO_t + PPO_t + MC_t$$

Las variables se definen de la siguiente manera:

PAMO Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el CONCEDENTE asegura al CONCESIONARIO para el mantenimiento y operación de los Aeropuertos.

IR Corresponde a los Ingresos Regulados trimestrales de los Aeropuertos.

PAO Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las inversiones efectuadas en el Periodo Remanente.

PPO Pago al contado en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial.

MC_t Pago correspondiente al Mantenimiento Correctivo

f_1 Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO.

t Periodo equivalente a un trimestre

9.4.2. El cálculo que corresponde a la determinación del Cofinanciamiento se indica en el Anexo 16 del presente Contrato.

9.4.3. El importe del PAMO que el CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO asciende a ..... de Dólares (US$ .....), y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso. El PAMO está sujeto al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8, los que tienen por finalidad elevar la calidad del Servicio Aeroportuario brindado por el CONCESIONARIO, a favor del Usuario.

OSITRAN es el encargado de supervisar trimestralmente el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el anexo 8. En caso que, durante la vigencia de la Concesión, OSITRAN detectara que el CONCESIONARIO no ha cumplido con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el anexo 8 en un trimestre, otorgará al CONCESIONARIO un plazo para la subsanación que corresponda, sin perjuicio al pago de los demás componentes del Cofinanciamiento. Dicho plazo será establecido sobre criterios técnicos y fundamentados. Vencido el plazo para la subsanación sin que el CONCESIONARIO haya cumplido con los requisitos técnicos mínimos, el OSITRAN procederá a la retención de PAMO.

El PAMO, será retenido hasta que OSITRAN haya verificado el cumplimiento de los referidos Requisitos Técnicos Mínimos, sin perjuicio a las penalidades aplicables por este concepto.

En caso la modificación de los Requisitos Técnicos Mínimos afecte los montos del PAMO, PAO o PPO, se requerirá opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, la cual deberá emitirse en un plazo máximo de diez (10) Días de habérsele solicitado. De no emitir el Ministerio de Economía y Finanzas su opinión al término del plazo establecido, la misma se entenderá desfavorable.

9.4.4. Los pagos del Cofinanciamiento se encontrarán sujetos al régimen tributario aplicable.

9.4.5. El Cofinanciamiento incluye todos los pagos que deberá realizar el CONCEDENTE estipulados en las Bases y en el Contrato, más el IGV y cualquier otro tipo de impuesto que pueda surgir en el futuro.

9.5. PPO y PAO

9.5.1. El PPO es el pago que efectúa el CONCEDENTE por la ejecución de las Obras Obligatorias que el CONCESIONARIO realizará durante el Periodo Inicial. Las Obras Obligatorias serán financiadas por el CONCESIONARIO y serán repagadas por el CONCEDENTE contra los Hitos culminados.

El PPO asciende a .... de Dólares (US$ .....) y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso. El PPO incluirá todos los conceptos descritos en el Apéndice 2 del Anexo 16.

El PPO se pagará aún cuando las Obras Obligatorias, habiéndose iniciado en el Periodo Inicial, fuesen concluidas con posterioridad, o debieran realizarse fuera del Periodo Inicial, por causas no imputables al CONCESIONARIO.

En caso que las variaciones establecidas en el numeral 8.2.1.3 para los EDI, sean aceptadas por el CONCEDENTE hasta el límite establecido, se pagará el PPO ofertado más el importe que resulte de la aplicación de dichas variaciones, conforme a lo establecido en el Apéndice 5 del Anexo 16.

9.5.2. El PAO será calculado mediante el procedimiento previsto en el Anexo 16 del presente Contrato y comprende las cuotas trimestrales que se realizarán a favor del CONCESIONARIO por la ejecución de las Obras del Periodo Remanente.

Las Obras del Periodo Remanente serán financiadas por el CONCESIONARIO y reembolsadas por el CONCEDENTE, mediante el mecanismo que contempla el pago al contado del treinta por ciento (30%) de la Obra a ejecutarse en un determinado año del Periodo Remanente; y el saldo correspondiente al 70% en cuotas trimestrales diferidas, por un periodo de 10 años, o por los años que resten para el vencimiento del Plazo de la Concesión, siempre y cuando este último periodo sea menor a los 10 años antes indicados, a un costo del tres por ciento (3%) sobre la menor tasa que resulte de comparar el Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO y el Costo de Endeudamiento Máximo.

Los desembolsos del pago al contado del 30% antes indicado se realizarán en el pago trimestral del Cofinanciamiento más cercano a la fecha de suscrición del Acta de Recepción de Obras correspondiente a las Obras del Periodo Remanente ejecutada. Los desembolsos del PAO se realizarán conforme al procedimiento descrito en el Apéndice 2 del Anexo 16.

9.5.3. OSITRAN es el encargado de la supervisión y del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos para el desarrollo de infraestructura así como de detectar fallas y/o defectos correspondientes a las Obras. En caso que OSITRAN detecte fallas y/o defectos correspondientes a las Obras, se le aplicará las penalidades indicadas en el Anexo 9, hasta el momento en que haya verificado el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos para el desarrollo de las Obras establecidos en el presente Contrato.

9.6. Fideicomiso

9.6.1. Con la finalidad de facilitar, garantizar y atender el adecuado cumplimiento de las obligaciones correspondientes al pago del Cofinanciamiento, el CONCEDENTE utilizará los recursos del Fideicomiso, que se alimenta de las transferencias trimestrales efectuadas por el concesionario del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", como parte de la retribución que éste paga al Estado, para lo cual el CONCEDENTE se obliga a transferir los recursos que sean necesarios al Fideicomiso para el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del presente Contrato.

9.6.2. El OSITRAN, una vez recibida la factura por parte del CONCESIONARIO sin observaciones y cumpliendo con las exigencias y el procedimiento establecido en el Numeral 3 del Apéndice 2 del Anexo 16, procederá a instruir al Fiduciario para que éste último pague el

importe del Cofinanciamiento incluido en la factura, contra los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.

9.6.3. En caso que los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso no sean suficientes para completar el pago del Cofinanciamiento, el Fiduciario podrá disponer de los recursos existentes en la Cuenta de Reserva del Segundo Grupo de Aeropuertos, para completar el pago de dicho Cofinanciamiento, sin perjuicio de la reposición de los recursos para completar el importe indicado en el Numeral 1.41.

9.6.4. En caso que la asignación de los recursos provenientes de la concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", no se concrete en algún momento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizará los aportes necesarios para el pago del Cofinanciamiento en el Fideicomiso, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:

a) Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en la Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el CONCEDENTE se compromete a habilitar cada Año Calendario, a partir de la firma del Contrato de Concesión, las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al Cofinanciamiento.

b) Para esos efectos, OSITRAN deberá informar al CONCEDENTE los compromisos de pago de Cofinanciamiento que el CONCEDENTE deberá honrar en virtud del presente Contrato.

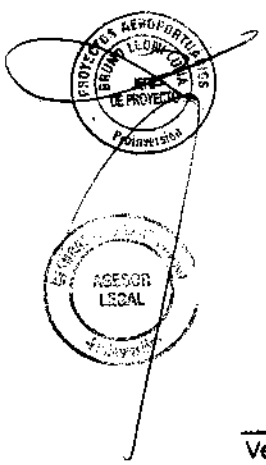
9.6.5. Si por cualquier motivo no imputable al CONCESIONARIO, el Fiduciario demorará en la entrega de los pagos correspondientes al Cofinanciamiento, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO, por concepto de mora y por cada día de atraso, un interés equivalente a uno por ciento (1%) por año sobre el Libor al momento de producirse la mora.

9.7. Régimen Tributario de la Concesión

9.7.1. El CONCESIONARIO estará sujeto a la legislación tributaria nacional, regional y municipal que le resulte aplicable, debiendo cumplir con todas las obligaciones de naturaleza tributaria que correspondan al ejercicio de su actividad. El CONCESIONARIO estará obligado, en los términos que señalen las Leyes Aplicables, al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen entre otros, a los Bienes de la Concesión o los que se construyan o incorporen a la Concesión, sean dichos tributos administrados por el gobierno nacional, regional o municipal desde el momento de la Toma de Posesión, siempre y cuando dichos impuestos, contribuciones y tasas estén directamente vinculados al ejercicio de las Actividades Aeroportuarias.

9.7.2. El CONCESIONARIO podrá suscribir con el Estado, un convenio de estabilidad jurídica, el que conforme a la normatividad aplicable tiene rango de contrato ley, con arreglo a las disposiciones de los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757 y el TUO, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en dichas normas.

9.7.3. Asimismo, el CONCESIONARIO podrá acceder a los beneficios tributarios que le corresponda, siempre que cumpla con los requisitos y condiciones sustanciales y formales señaladas en las Leyes Aplicables.



CLÁUSULA DÉCIMA

GARANTÍAS

10.1. Garantía del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO

10.1.1. El CONCEDENTE realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley N° 26885 "Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos"; el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el artículo 2° del Decreto Ley N° 25570, Norma Complementaria al Decreto Legislativo N° 674, modificado por el artículo 6° de la Ley N° 26438, por el cual el Estado de la República del Perú respalda las declaraciones, obligaciones y seguridades del CONCEDENTE establecidas en la cláusula 3.3.2 del Contrato.

10.1.2. El CONCEDENTE garantiza la transferencia fiduciaria de los fondos destinados al Fideicomiso de manera completa y oportuna de conformidad con los términos establecidos en el Anexo 16 y sus apéndices.

10.1.3. El CONCEDENTE garantiza que CORPAC cumplirá con ejecutar las actividades delegadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en cumplimiento de la normativa aplicable en lo que respecta a la Seguridad Operacional (*safety*) y la Seguridad de la Aviación (*security*), conforme a la normativa aplicable.

10.1.4. El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que, en el supuesto que a la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, se compromete a retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere. En el caso que el CONCEDENTE no cumpla con retirar los referidos bienes de un aeropuerto determinado, el CONCESIONARIO podrá subrogarse en el CONCEDENTE y proceder al retiro de dichos bienes, en cuyo caso los gastos incurridos en dicha actividad serán reembolsados por el CONCEDENTE contra la presentación de los documentos que acrediten dichos gastos. Corresponderá a OSITRAN establecer el procedimiento y plazos para tal efecto.

10.2. Garantías a Favor del CONCEDENTE

10.2.1. Las garantías establecidas en la presente Sección que deberá otorgar el CONCESIONARIO a favor del CONCEDENTE, estarán constituidas por cartas fianzas bancarias emitidas por una empresa bancaria o por una entidad financiera internacional, de acuerdo a lo establecido en las Bases, que deberán ser solidaria, incondicional, irrevocable, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, desde la Fecha de Cierre, las mismas que serán renovadas anualmente para mantenerlas vigentes.

En caso se traten de una fianza emitida por una entidad financiera internacional, se requerirá que las mismas sean visadas y confirmadas por alguna de las empresas bancarias consignadas en las Bases.

10.2.2. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

Para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de sus obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo el pago de las penalidades, así como garantizar los niveles de calidad y servicio de las Obras, con excepción de aquellas obligaciones del CONCESIONARIO cubiertas con la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE una Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que será incluida como Anexo 17, por el monto inicial establecido en las Bases del Concurso, ascendente a Cuatro Millones Quinientos Mil y 00/100 Dólares (US$ 4 500 000.00) que, anualmente deberá renovarse por el mismo importe. Dicha garantía deberá entregarse en la Fecha de Cierre y mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, durante la vigencia de la Concesión hasta dos (2) años después de haber concluido la Concesión.

10.2.3. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

Para garantizar la correcta ejecución de las Obras, incluyendo las de Rehabilitación de ser el caso, de acuerdo a los Planes de Inversión Anual, incluyendo el pago de las penalidades, el CONCESIONARIO entregará al CONCEDENTE, una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. El importe de esta garantía se fijará en función a lo siguiente:

(i) En el Periodo Inicial.- El importe será el equivalente al diez por ciento (10%) del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras. Esta garantía deberá entregarse hasta quince (15) Días antes del inicio de las Obras Obligatorias, debiendo renovarse anualmente y mantenerse vigentes hasta tres (3) meses posteriores a la culminación de las Obras Obligatorias con la conformidad del OSITRAN, y

(ii) En el Periodo Remanente.- El importe será el equivalente al veinte por ciento (20%) del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de las Obras del Periodo Remanente a ejecutarse en un periodo de doce (12) meses calendarios. Esta Garantía deberá entregarse dentro de los 15 Días anteriores al inicio de las Obras del Periodo Remanente a ejecutarse en cada periodo de doce (12) meses calendario y renovarse anualmente por el importe que corresponda de acuerdo las Obras que se ejecute en el siguiente periodo de 12 meses calendario. Asimismo dicha Garantía deberá permanecer vigente hasta tres meses posteriores a la conclusión de las mismas con la conformidad del OSITRAN.

La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras deberá mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, de conformidad con lo indicado en los párrafos precedentes.

10.3. Ejecución de las Garantías

10.3.1. La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión podrá ser ejecutada por OSITRAN en forma total o parcial, previa instrucción del CONCEDENTE, una vez identificado el incumplimiento de todas o una de las obligaciones del Contrato y siempre y cuando el mismo no haya

sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin.

En caso de ejecución parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión al monto establecido. Si el CONCESIONARIO no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión al monto establecido en la presente cláusula, en un plazo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución parcial de la misma, entonces el OSITRAN mediante comunicación escrita, declarará la caducidad del Contrato en la fecha de dicha notificación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente cláusula, para efecto de la ejecución de la Garantía como consecuencia de la aplicación de las penalidades previstas en el Anexo 9, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

10.3.2. La Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras podrá ser ejecutada, previa instrucción del CONCEDENTE, por el OSITRAN en forma total o parcial, una vez verificado el incumplimiento de todas o alguna de las obligaciones del Contrato vinculadas a ejecución de las Obras y siempre y cuando el mismo no haya sido subsanado por el CONCESIONARIO dentro de los plazos otorgados para tal fin.

En caso de ejecución parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el CONCESIONARIO deberá restituir dicha garantía al monto establecido. Si el CONCESIONARIO no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras al monto establecido en la presente Cláusula, en un plazo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución parcial de la misma, entonces el OSITRAN mediante comunicación escrita a ese efecto, declarará resuelto el Contrato en la fecha de dicha notificación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente cláusula, para efecto de la ejecución de la Garantía como consecuencia de la aplicación de las penalidades previstas en el Anexo 9, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava

10.4. Garantías a Favor de los Acreedores Permitidos

10.4.1. Con el propósito de financiar el diseño, la ejecución de las Obras y/o Mantenimiento de los Aeropuertos, el CONCESIONARIO podrá, previa autorización otorgada por el CONCEDENTE y con opinión favorable del OSITRAN, otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre:

a) El derecho de Concesión, conforme a lo previsto en el artículo 3° de la Ley N° 26885.

b) Los ingresos netos de la Concesión, deducida la tasa de regulación a la que se refiere el Artículo 14, Literal a) de la Ley N° 26917 y cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. Estos ingresos se refieren a los Ingresos Regulados e ingresos por Cofinanciamiento.

c) Las acciones o participaciones que correspondan al CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido en el Literal d) del numeral 3.3.1 del Contrato.

10.4.2. El CONCESIONARIO acepta y reconoce que cualquiera de tales garantías o asignaciones de fondos no lo relevará de sus obligaciones ni del Contrato.

10.4.3. El CONCEDENTE acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos, ni otra persona que actúe en representación de ellos, serán responsables del cumplimiento del Contrato por parte del CONCESIONARIO hasta que en su caso los Acreedores Permitidos ejerzan favorablemente los derechos mencionados en la presente cláusula respecto a la ejecución de la hipoteca, en cuyo caso quien resulte titular de la misma como consecuencia de su ejecución, asumirá en su condición de CONCESIONARIO las obligaciones y derechos del presente Contrato.

10.4.4. El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO garantizan que los derechos que se estipulan a favor de los Acreedores Permitidos en el presente Contrato son irrenunciables, irrevocables e inmutables, para lo cual debe mediar el consentimiento previo y expreso de tales Acreedores Permitidos; entendiéndose que con la sola comunicación de los Acreedores Permitidos, dirigida al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO haciéndole conocer que harán uso de tales derechos, se tendrá por cumplida la aceptación del respectivo Acreedor Permitido a la que se refiere el Artículo 1458 del Código Civil.

10.4.5. Para efecto de la autorización de constitución de las garantías a que se refiere la cláusula 10.4.1, el CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE y al OSITRAN copia de los proyectos de contrato y demás documentos relacionados con la operación, así como una declaración del posible Acreedor Permitido conforme a lo señalado en el Anexo 26 del presente Contrato.

10.4.6. Entregados dichos documentos, el CONCEDENTE tendrá un plazo de veinte (20) Días para autorizar la operación, si transcurrido dicho plazo el CONCEDENTE no se pronuncia, se entenderá denegada la autorización.

10.4.7. Los Acreedores Permitidos podrán solicitar la ejecución de las garantías establecidas en su favor, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el numeral 10.4.8 y 10.4.9, según sea el caso.

10.4.8. El procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria de acciones o participaciones correspondientes al CONCESIONARIO, de acuerdo a lo establecido en el Literal c) de la numeral 10.4.1 deberá efectuarse bajo la dirección del (los) Acreedor(es) Permitido(s) y con la participación del CONCEDENTE y se regirá obligatoriamente por las siguientes reglas:

10.4.8.1 La decisión del (los) Acreedor(es) Permitido(s) consistente en ejercer su derecho a ejecutar la garantía mobiliaria, regulada en la Ley N° 28677, de acciones constituida a su favor, deberá ser comunicada por escrito al CONCEDENTE y al CONCESIONARIO en forma fehaciente, con carácter previo a ejercer cualquier acción o adoptar cualquier medida

que pueda poner en riesgo ya sea en forma directa o indirecta la Concesión.

10.4.8.2 A partir de dicho momento, (a) el CONCEDENTE no podrá declarar la terminación del Contrato y estará obligado a iniciar inmediatamente las coordinaciones del caso con el (los) Acreedor(es) Permitidos(s), con el objeto de designar a la persona jurídica que, conforme a los mismos términos previstos en el Contrato y bajo una retribución a ser acordada con el (los) Acreedor(es) Permitidos(s), actuará como Interventor y estará transitoriamente a cargo de la operación de la Concesión durante el tiempo que demande la sustitución del CONCESIONARIO a que se hace referencia en los puntos siguientes; y (b) ningún acto del CONCESIONARIO podrá suspender el procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria, quedando impedido a dar cumplimiento a las obligaciones que dieron lugar a la ejecución de la referida garantía.

10.4.8.3 Para tales efectos, el (los) Acreedor(es) Permitidos(s) podrá proponer al CONCEDENTE operadores calificados, quienes actuarán como interventores teniendo en cuenta los parámetros establecidos en las Bases. El operador que resulte aceptado quedará autorizado para operar transitoriamente la Concesión en calidad de interventor. Su designación deberá ser comunicada por escrito al CONCESIONARIO.

10.4.8.4 A partir de dicho momento, el CONCESIONARIO estará obligado a coordinar sus acciones con el interventor designado, con el objeto de que la transferencia se lleve a cabo de la manera más eficiente posible, debiendo quedar perfeccionada dentro del plazo máximo de sesenta (60) Días de haber sido elegido el Interventor.

10.4.8.5 El CONCESIONARIO será responsable por toda acción u omisión que por dolo o culpa atribuible al CONCESIONARIO impida, dilate u obstaculice la transferencia de la Concesión a manos del interventor, así como de los perjuicios que ello pueda ocasionar al CONCEDENTE, a los Acreedores Permitidos, a los Usuarios y/o a terceros.

10.4.8. 6 Una vez que la Concesión se encuentre bajo la operación transitoria del interventor, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) coordinar con el CONCEDENTE, el texto íntegro de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección del nuevo CONCESIONARIO, que deberá respetar los lineamientos sustantivos contenidos en las Bases, especialmente en lo correspondiente a las características generales de la Concesión y la propuesta técnica respectivamente, lo cual deberá ser aprobado por el CONCEDENTE.

10.4.8.7 Sometido el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento a implementar para la selección a consideración del CONCEDENTE, éste deberá formular sus observaciones, teniendo presente para dar su aprobación, el desarrollo que ha tenido el Contrato hasta ese momento y

las eventuales causas de los problemas financieros que se suscitaron a efecto de intentar prevenir estas situaciones en el texto de la nueva convocatoria, si fuera el caso.

10.4.8.8 Dichas observaciones deberán estar contenidas en un pronunciamiento que deberá ser emitido dentro de los diez (10) Días contados a partir de la fecha en que se le comunicó con el texto en referencia. Vencido dicho plazo y a falta de pronunciamiento por parte del CONCEDENTE, el referido texto se entenderá aprobado y el o los Acreedores Permitidos podrán iniciar el procedimiento de selección.

10.4.8.9 De existir observaciones del CONCEDENTE, una vez que el (los) Acreedor(es) Permitido(s) tome(n) conocimiento de las mismas, tendrá(n) un plazo no mayor a diez (10) Días para efectos de subsanarlas o rechazarlas y someter al CONCEDENTE por segunda vez el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección para la transferencia de la participación del CONCESIONARIO. Seguidamente, el CONCEDENTE deberá prestar su conformidad con el texto en referencia dentro de los cinco (05) Días contados a partir de la fecha en que se le comunicó con el mismo. No obstante, vencido el plazo en referencia y a falta de pronunciamiento en sentido aprobatorio, el referido texto se entenderá rechazado.

10.4.8.10 Aprobado el texto de la convocatoria y las bases del procedimiento de selección para la transferencia de la participación del CONCESIONARIO, el (los) Acreedor(es) Permitido(s) deberá(n) dar inicio al procedimiento allí establecido en un plazo no mayor a los cinco (05) Días siguientes, hasta el momento en que dicho(s) Acreedor(es) Permitido(s) otorgue(n) la buena pro, lo cual no podrá ocurrir en una fecha posterior a los ciento ochenta (180) Días contados a partir del momento en que se comunicó al CONCEDENTE la decisión de ejecutar la garantía mobiliaria, salvo que, conforme a las circunstancias del caso, el trámite de dicho procedimiento demande un plazo mayor, en cuyo caso se aplicará la prórroga que determine el CONCEDENTE.

10.4.8.11 Otorgada la buena pro conforme a lo establecido en el texto de las bases aprobadas por el CONCEDENTE, así como a lo señalado en esta cláusula, dicho acto deberá ser comunicado por escrito tanto al CONCEDENTE como a la persona jurídica interventora. A partir de dicho momento, esta última estará obligada a iniciar las coordinaciones del caso, con el objeto de que la transición de la operación de la Concesión se lleve a cabo de la manera más eficiente posible.

10.4.8.12 La sustitución definitiva del CONCESIONARIO a favor del Adjudicatario de la buena pro deberá quedar perfeccionada en un plazo no mayor a los treinta (30) Días contados a partir de la fecha en que se otorgó la buena pro de la subasta privada, bajo responsabilidad exclusiva de este último. Dicha sustitución definitiva deberá acreditarse mediante los

respectivos certificados o escrituras de transferencia de las acciones o derechos. Una copia de dichos documentos deberá ser entregada a los Acreedores Permitidos, al CONCEDENTE y al OSITRAN, además de efectuarse las inscripciones en los Registros Públicos que corresponda.

10.4.8.13 Conforme al procedimiento establecido previamente, el Adjudicatario de la buena pro será reconocido por el CONCEDENTE como nuevo CONCESIONARIO. Para tales efectos, el nuevo CONCESIONARIO quedará sustituido íntegramente en la posición contractual del CONCESIONARIO original, quedando sujeto a los términos del Contrato de Concesión suscrito por este último por el plazo remanente. Las Partes consienten en este acto la cesión de la posición contractual del CONCESIONARIO según los términos estipulados en la presente cláusula. En consecuencia, el nuevo CONCESIONARIO tendrá los mismos derechos conferidos en el presente Contrato.

10.4.9. La ejecución de la hipoteca sobre el derecho de Concesión se hará siguiendo los principios y mecanismos establecidos para la ejecución de la garantía mobiliaria, señalados en el numeral 10.4.8 de la presente Cláusula, acorde con lo estipulado en la Ley 26885, procedimiento de ejecución que será establecido en el correspondiente contrato de hipoteca.

10.5. Derecho de Subsanación de los Acreedores Permitidos:

10.5.1. OSITRAN notificará a los Acreedores Permitidos, simultáneamente a la notificación que se remita al CONCESIONARIO, de la ocurrencia de cualquier incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO establecidas en el Contrato y que constituyan causales de la caducidad de la Concesión conforme lo establecido en la Cláusula Décimo Quinta, con el fin de que los Acreedores Permitidos, puedan realizar las acciones que consideren necesarias para contribuir al cabal cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO.

10.5.2. El CONCEDENTE reconoce que no se puede resolver el Contrato o declarar la Caducidad de la Concesión, sin notificar previamente a los Acreedores Permitidos de tal intención, y sin que los Acreedores Permitidos hayan contado con el derecho de subsanar la causal que haya originado el derecho del CONCEDENTE de caducar el Contrato de acuerdo a lo previsto en la presente Cláusula y con el procedimiento señalado a continuación:

a) En caso ocurriese cualquiera de las causales señaladas en la Cláusula 15.3 del Contrato y hubiese vencido el plazo del CONCESIONARIO para subsanar dicho evento y el CONCEDENTE quiera ejercer su derecho de caducar el Contrato, éste deberá primero enviar una notificación por escrito a los Acreedores Permitidos. En dicha notificación el CONCEDENTE deberá señalar expresamente la causal o las causales de resolución producidas. Para que dicha notificación se considere válida deberá contar con el respectivo cargo de recepción o ser

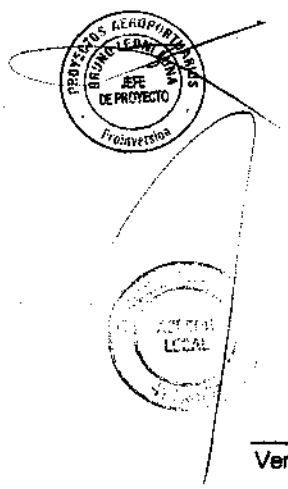
enviada por correo electrónico o por fax, siendo necesaria la verificación de su recepción.

b) Los Acreedores Permitidos contarán con un plazo de sesenta (60) Días contados desde la notificación a que se refiere el Literal a) precedente, para remediar la causal o causales de caducidad que le hayan sido notificadas. Transcurrido dicho plazo sin que los Acreedores Permitidos logren remediar la causal de caducidad ocurrida, el CONCEDENTE podrá ejercer su derecho a caducar el Contrato, asumiendo las obligaciones frente los Acreedores Permitidos conforme a la Cláusula Décimo Quinta.

El no ejercicio de la facultad de subsanación por parte de los Acreedores Permitidos, en modo alguno afecta o afectará los beneficios y/o derechos establecidos a favor de los Acreedores Permitidos en este Contrato.

c) La intención de subsanación o la subsanación de la causal producida por parte de los Acreedores Permitidos no podrá entenderse en ningún caso como la asunción por parte de los Acreedores Permitidos de ninguno de los pactos, acuerdos, ni obligaciones del CONCESIONARIO en el presente Contrato.

En caso el CONCESIONARIO subsanara la causal de caducidad durante el periodo de sesenta (60) Días a que hace referencia el Literal b) precedente, el CONCEDENTE se obliga a notificar en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas de ocurrido dicho hecho, a los Acreedores Permitidos comunicando la cesación de la existencia de la causal de caducidad.



CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA

RÉGIMEN DE SEGUROS

11.1 Aprobación

Para efectos del Contrato, el CONCESIONARIO deberá contar con las pólizas de seguros que exige esta Cláusula, cuyas propuestas hayan sido debidamente aprobados por el OSITRAN, conforme a lo siguiente:

Aprobación Expresa.- Presentadas las propuestas de pólizas a que se refiere el literal c) del numeral 3.3.1 de la Cláusula Tercera, el OSITRAN cuenta con un plazo de veinte (20) Días Calendario para su aprobación.

De efectuarse alguna observación, el CONCESIONARIO contará con Diez (10) Das Calendario para subsanar dicha observación.

11.2 Clases de Pólizas de Seguros

11.2.1 Seguros para Trabajadores y Empleadores. El CONCESIONARIO deberá cumplir con contratar y presentar todas las pólizas que exigen las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores y empleadores del Perú; tales como: Seguro de Vida Ley (D.L.688) y Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (Salud y Pensiones). Estos seguros deberán ser contratados considerando como mínimo las coberturas exigidas por Ley.

11.2.2 Seguros de Responsabilidad y Propiedad. Durante la vigencia del presente Contrato, el CONCESIONARIO tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros que cubra a todos los Aeropuertos, sus trabajadores y sus Usuarios, y obtendrá los endosos necesarios para que el CONCEDENTE, o quien éste designe, sea considerado como asegurado adicional en las respectivas pólizas contratadas a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro en la restitución, reposición y reparación de los bienes dañados. Las pólizas tendrán como beneficiario al CONCESIONARIO quien deberá destinar los montos, producto de la indemnización por cualquier siniestro, necesariamente a la reparación de los daños causados por tal siniestro. Sólo en el caso en que sea materialmente imposible la restitución, reposición o reparación de los bienes dañados, la indemnización será entregada al CONCEDENTE.

a) Un seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados (Responsabilidad Civil Patronal), terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de diez millones y 00/100 Dólares (US$ 10'000,000.00) por cada parte asegurada por siniestro o evento cubierto por la póliza pertinente.

b) Un seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas (incluyendo expresamente los trabajadores del CONCESIONARIO) y bienes y responsabilidad general con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas, incluidos los daños que pueda generarse. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de diez millones y 00/100 Dólares (US$10'000,000.00) por cada parte asegurada por siniestro o evento cubierto por la póliza pertinente.

c) Un seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante que cubra todos los daños materiales que puedan sufrir los Bienes de la Concesión, hasta por el valor de reposición del total de dichos bienes. Esta póliza deberá considerar además cobertura para los siguientes riesgos: riesgos políticos (huelgas, conmociones civiles, daño malicioso, vandalismo y terrorismo), terremoto y demás riesgos de la naturaleza.

d) Un seguro de Deshonestidad 3D que incluya a todas las personas que presten servicio en el aeropuerto y que cubra la deshonestidad, robo por asalto y hurto de los Bienes de la Concesión. Se precisa que la indemnización será al asegurado principal de la póliza de seguro en la medida que sirva para reponer, reparar o restituir un bien dañado dado en Concesión o adquirido por el CONCESIONARIO durante el periodo de Concesión. En todo los casos que no se fuera a reponer, reparar o restituir un bien que forme parte de la Concesión, entonces se indemnizará al CONCEDENTE.

11.2.3 Comunicaciones. Las pólizas contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la respectiva compañía aseguradora a notificar por escrito al OSITRAN y al CONCEDENTE de cualquier incumplimiento por parte del CONCESIONARIO en el pago de las primas, con por lo menos veinticinco (25) Días Calendario de anticipación a la fecha en que tal incumplimiento pueda resultar en la cancelación parcial o total de la póliza.

La obligación de notificación establecida en la presente Cláusula también se requerirá en caso de cancelación o falta de renovación de cualquier seguro, en cuyo caso el pre-aviso se deberá hacer con diez (10) Días de anticipación. La póliza respectiva deberá al mismo tiempo establecer que su vencimiento sólo ocurrirá si la compañía aseguradora ha cumplido con la obligación a la que se refiere la primera parte del presente numeral.

El CONCESIONARIO deberá notificar al OSITRAN, con diez (10) Días de anticipación, las fechas en que efectuará las renovaciones de las pólizas correspondientes, con el objeto de que el OSITRAN pueda revisar y opinar respecto de las condiciones en que éstas serán emitidas.

11.2.4 Saneamiento del CONCEDENTE. Si el CONCESIONARIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se le requiere de acuerdo con la presente Cláusula, el CONCEDENTE podrá contratarlas y pagar las primas a costo y por cuenta del CONCESIONARIO, previa comunicación al CONCESIONARIO de que dicha contratación y abono va a tener lugar. El monto de tales primas más intereses, desde su pago por el CONCEDENTE hasta su reembolso al mismo, a una tasa de interés anual (sobre la base de un año de 360 días y de días actualmente transcurridos) igual a la tasa de interés más alta que durante dicho período rija en el sistema financiero peruano para operaciones activas en Dólares, deberá ser reembolsado por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE en un plazo máximo de cinco (5) Días contados a partir de su notificación por el CONCEDENTE, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

11.2.5 Obligaciones No Afectadas. La contratación de los seguros no reduce o altera en modo alguno las demás obligaciones que asume el CONCESIONARIO de acuerdo con el presente Contrato.

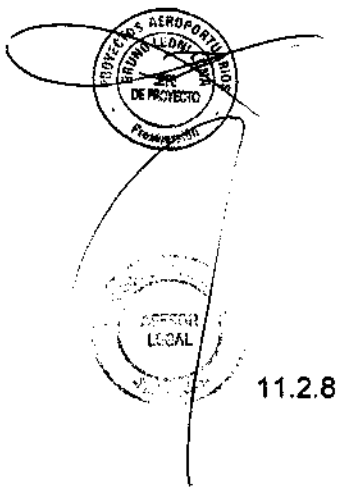
11.2.6 Cumplimiento de Pólizas. El CONCESIONARIO queda obligado frente al CONCEDENTE a cumplir con los términos y condiciones de todas las pólizas de seguro contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso de siniestro, el CONCESIONARIO deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al CONCEDENTE. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la responsabilidad en que se incurra será por cuenta del CONCESIONARIO y libera de toda responsabilidad al CONCEDENTE, respecto al equivalente del monto que hubiera debido indemnizar a la parte asegurada en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro; igualmente, los montos correspondientes a deducibles serán a cargo del CONCESIONARIO.

11.2.7 Informe de Cobertura. Antes de los primeros treinta (30) Días Calendarios de cada Año de Concesión y durante la vigencia de ésta, el CONCESIONARIO presentará al OSITRAN, lo siguiente:

a) Una lista de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el CONCESIONARIO durante el año en cuestión, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora, las reclamaciones hechas durante el año anterior y su situación actual ; y

b) Un certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el CONCESIONARIO ha cumplido durante el año anterior con los términos de la presente Cláusula.

c) Una lista de todos los bienes adquiridos u obras edificadas y culminadas que formarán parte de los Bienes de la Concesión y que consecuentemente deberán ser incluidas en las pólizas de seguros a ser renovadas anualmente.



11.2.8 Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, durante el transcurso del Contrato y cada vez que el OSITRAN lo requiera, el CONCESIONARIO deberá presentar prueba fehaciente ante OSITRAN y el CONCEDENTE

de que todas las pólizas de seguro siguen vigentes y debidamente pagadas.

11.2.9 De verificarse el incumplimiento de la obligación de mantener vigentes las pólizas, el CONCEDENTE procederá a ejecutar en forma inmediata la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, sin perjuicio de las eventuales acciones a que diera lugar el referido incumplimiento, entre ellas, la Resolución del Contrato de conformidad con lo establecido en el punto (g) del numeral 15.3.1 de la Cláusula 15 del presente contrato.

11.2.10 Eventos No Cubiertos. Las pérdidas y/o daños no cubiertos por las mencionadas pólizas de seguros, o por alguna deficiencia o falta de cobertura, estarán a cargo del CONCESIONARIO y éste será el único responsable frente al CONCEDENTE por cualquier posible daño que ocasione.

11.3 Responsabilidad del CONCESIONARIO

11.3.1 La contratación de pólizas de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye la responsabilidad de éste, que resulta responsable directo de todas las obligaciones establecidas en el Contrato por encima de cualquier responsabilidad asegurada y se obliga a mantener indemne al CONCEDENTE ante cualquier demanda, demora o reclamo vinculado con su operación, siempre y cuando dicha demanda, demora o reclamo no se produjeran por acciones u omisiones del CONCEDENTE.

11.3.2 Con independencia de lo estipulado en la presente cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el CONCESIONARIO deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier persona de acuerdo con las Leyes Aplicables. Esto implica que, en caso de siniestro por causa de dolo o culpa de su parte, y que no fuere cubierto por las mencionadas pólizas de seguro, el CONCESIONARIO será el único responsable por cualquier posible daño que fuere causado.

En ningún caso el CONCESIONARIO será responsable de los actos o hechos cometidos u ocurridos por el CONCEDENTE que de acuerdo a las Leyes Aplicables le corresponde asumir la responsabilidad.

11.4 Obligación del CONCEDENTE

Acorde con lo estipulado en el numeral 11.2.2., se conviene lo siguiente:

11.4.1 En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos en los activos que conforman los Bienes de la Concesión, en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente cláusula, los mismos serán destinados única y exclusivamente a que el CONCESIONARIO repare, reponga o reconstruya dichos daños. Para tal efecto, el CONCEDENTE deberá entregar los montos percibidos al CONCESIONARIO en un plazo que no deberá exceder de treinta (30) Días Calendario de recibida la indemnización.

11.4.2 En caso el CONCEDENTE recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos en los activos que conforman los Bienes de la Concesión en cumplimiento de los términos pactados en las pólizas a que se refiere la presente cláusula, y dichos bienes no

pudiesen ser reparados, repuestos o reconstruidos, el CONCEDENTE no estará obligado a rembolsar al CONCESIONARIO.

CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA

AMBIENTE Y PATRIMONIO CULTURAL

12.1 Consideraciones Generales Socio Ambientales

12.1.1 Responsabilidad Ambiental u Obligaciones Socio Ambientales del Concesionario

12.1.1.1 El CONCESIONARIO declara conocer la Legislación vigente, incluida la Normatividad internacional y las obligaciones que establece este Contrato en materia ambiental en cuanto sean aplicables a las actividades reguladas por este Contrato. El Concesionario se obliga a cumplir con dichas normas como componente indispensable de su gestión ambiental.

12.1.1.2 Durante la ejecución de las Obras Obligatorias y del Periodo Remanente, el Mantenimiento y Explotación de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá asumir la responsabilidad de protección del medio ambiente como un componente fundamental de su gestión.

12.1.1.3 El CONCESIONARIO es responsable con los subcontratistas de la aplicación de la normativa ambiental vigente, en especial del cumplimiento de lo establecido en la Ley General del Ambiente, Ley N° 28611; y ante cualquier daño ambiental, pérdida, reclamo o responsabilidad del CONCESIONARIO en el Área de la Concesión.

12.1.1.4 El CONCESIONARIO sólo será responsable de la mitigación y corrección de los problemas ambientales que se generen en el Área de la Concesión, a partir de la Toma de Posesión.

12.1.1.5 En caso que alguna autoridad local en la cual se encuentren ubicados los Aeropuertos, no cuente con rellenos sanitarios para la disposición final de los residuos sólidos y/o líquidos y la infraestructura adecuada para evacuar las aguas residuales, generados dentro de las Áreas de Concesión, o de no existir empresas prestadoras de servicios de saneamiento a cargo del manejo y/o tratamiento de dichos residuos, el Concesionario presentará una alternativa de tratamiento de los residuos y el correspondiente plan de implementación a la Dirección de Salud de la Región o a la Dirección Regional de Salud para su aprobación, en un plazo no mayor a doce (12) meses contados desde la Fecha de Cierre.

12.1.1.6 Para efecto de la construcción de las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra el CONCESIONARIO solicitará a la DGASA la debida certificación ambiental en cumplimiento de la Ley General del Ambiente.

12.1.2 **Auditoria Ambiental y Plan de Mitigación**

12.1.2.1 El CONCESIONARIO realizará una auditoria ambiental para la identificación y evaluación de los pasivos ambientales existentes dentro del Área de la Concesión. Los resultados de dicha auditoria comprenderán la propuesta de un plan de acción con las medidas de corrección, mitigación y remediación para los correspondientes pasivos identificados tomando como base los lineamientos establecidos en el Anexo 11 Apéndice 2. Estos resultados son vinculantes al área aeroportuaria.

12.1.2.2 La identificación y evaluación de los Pasivos Ambientales será ejecutada por una empresa consultora debidamente registrada y acreditada para estos fines. Para ello el CONCESIONARIO seleccionará a la empresa consultora de las empresas registradas ante la autoridad ambiental competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

12.1.2.3 En un periodo de ciento ochenta (180) Días, a partir de la Fecha de Cierre el CONCESIONARIO garantizará el desarrollo de los procesos de identificación y evaluación de los pasivos ambientales para cada uno de los aeropuertos en periodos detallados en el siguiente cuadro:

PROCESO	PERIODO DE EJECUCION (DIAS)
Fase I	Sesenta (60)
Fase II	Setenta y cinco (75)
Fase III	Cuarenta y cinco (45)

12.1.2.4 El CONCESIONARIO presentará los productos de cada proceso a la DGASA para su evaluación y aprobación con copia a OSITRAN. La presentación de los productos se realizará de forma secuencial y procederá contando con la aprobación previa del producto anterior-

Fases de Auditoria	Productos	Productos a presentar	Tiempos considerados para la presentación de productos
Fase I	Producto N° 1	Plan de Trabajo de Fase I	15 Días de iniciada la auditoria ambiental
	Producto N° 2	Informe Final de Fase I	45 Días de haberse aprobado el producto N° 1
Fase II	Producto N° 3	Plan de Trabajo de Fase II	15 Días de haberse aprobado el Producto N° 2

	Producto N° 4	Informe Final Fase II	60 Dias de haberse aprobado el producto N° 3
Fase III	Producto N° 5	Plan de Trabajo de Fase III	10 Dias de haberse aprobado el producto N° 4
	Producto N° 6	Informe Final Fase III	35 Dias de haberse aprobado el producto N° 5

12.1.2.5 El CONCESIONARIO entregará a la DGASA el resultado de la Identificación y Evaluación de los Pasivos Ambientales y el Plan de Corrección, Mitigación y Remediación.

12.1.2.6 La DGASA tendrá un plazo de tres (3) meses para evaluar y aprobar el indicado Plan de Corrección, Mitigación y Remediación de los Pasivos Ambientales. Vencido dicho plazo, sin que la DGASA se hayan pronunciado, éste se entenderá denegado.

12.1.2.7 El CONCESIONARIO está obligado a iniciar y culminar la ejecución de la mitigación de los pasivos ambientales en las fechas y plazos previstos en el cronograma establecido en el Plan de Corrección, Mitigación y Remediación de los Pasivos Ambientales.

12.1.2.8 Los costos que demanden la ejecución de la Auditoría Ambiental y del Plan de Corrección y Mitigación serán financiados por el CONCESIONARIO y reembolsados por el CONCEDENTE, los cuales serán reconocidos mediante el PPO o PAO según corresponda.

12.1.2.9 Los costos de mitigación de los pasivos ambientales que se generen con fecha posterior a la Toma de Posesión, serán de cuenta del CONCESIONARIO.

12.1.2.10 Si durante la vigencia de la Concesión, la autoridad competente en asuntos ambientales, determinara la necesidad de implementar medidas de mitigación y/o compensación ambientales en los Aeropuertos, cuyo origen no estén relacionados con las actividades aeroportuarias a cargo del CONCESIONARIO, el costo de implementación de éstas será de cuenta y responsabilidad del CONCEDENTE, pudiendo encargárselo al CONCESIONARIO.

12.1.2.11 En el supuesto que, aparezcan impactos ambientales iniciada la CONCESION pero que se hayan generado con anterioridad a la Fecha de Cierre, el CONCEDENTE se hará cargo de efectuar la mitigación, pudiendo encargarle al CONCESIONARIO su ejecución a cuenta y costo del CONCEDENTE.

12.1.3 **Declaración de Impacto Ambiental**

12.1.3.1 Dentro de los primeros dos meses posteriores a la Fecha de Cierre el CONCESIONARIO deberá presentar una Declaración de Impacto Ambiental que señale los efectos de

la construcción de las Obras Obligatorias detalladas en el Anexo 23. Dichas declaraciones se efectuarán teniendo en consideración los lineamientos generales que se detallan en el Anexo 11 del presente Contrato.

12.1.3.2 La indicada declaración requerirá de la aprobación de la DGASA.

12.1.3.3 EL CONCESIONARIO deberá presentar, para cada una de las Obras Obligatorias, una declaración de impacto ambiental que señale los efectos de la construcción de las indicadas Obras.

DGASA, tendrá un plazo de treinta (30) Días Calendario, contados a partir de su presentación, para evaluar y aprobar la correspondiente declaración. Vencido dicho plazo, sin que la DGASA se haya pronunciado, se tendrá por denegada.

12.1.4 **De los Estudios de Impacto Ambiental**

12.1.4.1 El CONCESIONARIO, previo al inicio de la construcción de las Obras del Periodo Remante, Obras Nuevas o Adicionales de Obra deberá presentar a la DGASA, los estudios socio ambientales correspondientes en los cuales se deberá analizar alternativas que justifiquen la selección de la opción escogida como la de menor riesgo socio-ambiental. Asimismo deberá contar con un respectivo Plan de Manejo Ambiental en función de la alternativa escogida.

12.1.4.2 Los indicados estudios socio ambientales se efectuarán teniendo en consideración los términos de referencia que la DGASA apruebe para tal efecto.

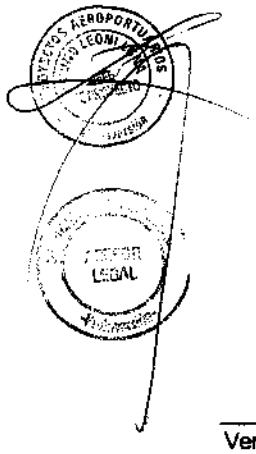
12.1.4.3 La DGASA, tendrá un plazo de cuarenta y cinco (45) Días Calendario, contados a partir de su presentación, para evaluar y aprobar el indicado estudio socio ambiental, de acuerdo a los procedimientos establecidos en las leyes que rigen la materia.

12.1.5 **Gestión Ambiental**

12.1.5.1 El CONCESIONARIO deberá cumplir, como parte de su gestión ambiental, con las normas legales referidas al manejo de residuos sólidos y residuos sólidos peligrosos, manejo de materiales peligrosos, uso de agua, vertimiento de agua y residuos líquidos, ruido, calidad de agua, calidad de aire, consumo de hidrocarburos, zonificación, entre otros aspectos ambientales regulados por la legislación peruana.

12.1.5.2 El CONCESIONARIO, previo al inicio de una Rehabilitación deberá presentar un instrumento de gestión socio ambiental a la DGASA con copia a OSITRAN.

12.1.5.3 La DGASA, tendrá un plazo de cuarenta y cinco (45) Días Calendario, contados a partir de su presentación, para evaluar y aprobar el indicado instrumento de gestión socio ambiental, de acuerdo a los procedimientos establecidos en las leyes que rigen la materia.



12.1.5.4 EL CONCESIONARIO debe incluir en su organigrama un Área Socio Ambiental con finalidad de garantizar la viabilidad socio ambiental de toda actividad aeroportuaria y del cumplimiento de la legislación ambiental nacional e internacional vigente durante la etapa de construcción y operación de los aeropuertos. Esta área deberá estar constituida por dos unidades (ambiental y social) y conformada por personal de ambas especialidades.

A través de esta área, el CONCESIONARIO deberá presentar a la DGASA, con copia a OSITRAN, informes trimestrales que den cuenta de las actividades de la gestión ambiental en los Aeropuertos. Así también participará en el monitoreo socio ambiental que realizará el equipo de especialistas de la DGASA durante las etapas constructivas y de operación, para asegurar un manejo ambiental apropiado de los Aeropuertos.

12.1.6 **Contaminación**

12.1.6.1 El CONCESIONARIO asegurará que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la operación y/o mantenimiento de los Aeropuertos, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen en los Aeropuertos, sean efectuadas de forma tal que se minimice cualquier contaminación que se pudiera ocasionar al Medio Ambiente o cualquier daño para el hombre a cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias;

12.1.6.2 Si fuere necesario, de acuerdo con el estudio ambiental y la conformidad de ambas partes, construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento de residuos específicos que emplee técnicas aceptables de acuerdo con las Leyes Aplicables, la cual estará a cargo del CONCESIONARIO a cuenta y costo del CONCEDENTE. Esta Planta de tratamiento deberá estar ubicada en un lugar adecuado en cada Aeropuerto, con el fin de asegurar que:

- cualquier emanación generada durante la operación y/o mantenimiento de los Aeropuertos, de los Bienes de la Concesión, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen no descargará al Medio Ambiente sustancia alguna en cantidades que produzcan contaminación y/o daños para el hombre a cualquier otro organismo; y que
- dichas emanaciones y sustancias resulten inocuas para el Medio Ambiente y/o para el hombre o cualquier otro organismo.

12.1.6.3 El CONCESIONARIO cumplirá y realizará todos los esfuerzos que sean razonables para asegurar el cumplimiento por parte de cualquier persona que utilice los Aeropuertos y sus instalaciones, el cumplimiento de todas las Leyes Aplicables relacionadas con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y disposición de cualquier

sustancia o emanación, o aspectos ambientales en general, en la medida en que dichas Leyes Aplicables se apliquen al Aeropuerto o a su operación;

12.1.6.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto.

12.1.7 **Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológicos**

Sin perjuicio de las demás obligaciones establecidas en el Contrato, el CONCESIONARIO deberá observar la legislación peruana y las Leyes Aplicables que protege el Patrimonio Cultural de la Nación.

CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA

RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS Y PERSONAL

13.1 Relaciones con el Inversionista Estratégico

El Inversionista Estratégico, a la Fecha de Cierre, deberá haber suscrito un convenio con el CONCESIONARIO, por el cual se compromete a:

a) No impedir con sus actos u omisiones que el CONCESIONARIO desarrolle normalmente sus actividades y en especial aquellas que impliquen la ejecución del Contrato.

b) Asumir las obligaciones, responsabilidades y garantías que le corresponda conforme a este Contrato y demás convenios vinculados.

El Inversionista Estratégico no podrá transferir sus acciones de la Sociedad Concesionaria por un plazo de cinco (05) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Vencido dicho plazo, el Inversionista Estratégico podrá ceder sus acciones o participaciones, previa autorización del CONCEDENTE, el que no podrá negarla de forma injustificada.

13.2 Cesión o transferencia de la Concesión

13.2.1 El CONCESIONARIO no podrá transferir su derecho a la Concesión ni ceder su posición contractual, sin la previa autorización del CONCEDENTE. Para dicho fin, el CONCEDENTE deberá tener en consideración la opinión técnica por escrito que previamente haya emitido el OSITRAN.

13.2.2 Para efecto de la autorización, el CONCESIONARIO deberá comunicar su intención de transferir su Concesión o ceder su posición contractual, acompañando lo siguiente:

a) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cedente, de acuerdo al procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social;

b) Contrato preparatorio o carta de intención de transferencia o cesión, debidamente suscrita por el cesionario, de acuerdo al

procedimiento y con las mayorías societarias exigidas por el Estatuto Social.

c) Documentación que acredite la capacidad legal necesaria del tercero.

d) Documentación que acredite la capacidad financiera y técnica del tercero, teniendo en cuenta las previsiones de las Bases y el Contrato de Concesión.

e) Acuerdo por el cual el tercero conviene en asumir cualquier daño y pagar cualquier otra suma debida y pagadera por el CONCESIONARIO.

f) Acuerdo por el cual el Inversionista Estratégico es sustituido por uno de los accionistas del tercero en la posición contractual que ocupaba el primero en el Contrato de Concesión.

g) Conformidad de los Acreedores Permitidos respecto al acuerdo de transferencia o cesión propuesta.

13.2.3 El CONCEDENTE deberá pronunciarse sobre la operación en un plazo máximo de sesenta (60) Días contados desde la presentación de la solicitud con toda la documentación exigida en esta cláusula. El asentimiento del CONCEDENTE no libera de la responsabilidad a la empresa que transfiere su derecho a la Concesión o cede su posición contractual hasta por un plazo máximo de tres años desde la fecha de aprobación de la cesión. Esto implica que durante este periodo dicha empresa será solidariamente responsable con el nuevo CONCESIONARIO por los actos realizados hasta antes de la transferencia o cesión. El pronunciamiento negativo o la ausencia de pronunciamiento implicarán el rechazo de la operación.

13.3 Cláusulas en Contratos

13.3.1 En todos los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios, terceros y personal, deberá incluir cláusulas que contemplen:

a) La obligación de contar con el asentimiento anticipado del CONCEDENTE, según corresponda, de la cesión de su posición contractual o transferencia de la Concesión en favor de un tercero debidamente calificado.

b) Incluir una cláusula que permita al CONCEDENTE la resolución de los respectivos contratos por la Caducidad de la Concesión

c) Que el plazo de vigencia no exceda el plazo de la Concesión.

d) La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra el CONCEDENTE, el OSITRAN y sus funcionarios.

13.4 Relaciones de Personal

13.4.1 El CONCESIONARIO se obliga a hacer una oferta de empleo al cien por ciento (100%) del personal que se encuentra trabajando en los Aeropuertos bajo la modalidad de contrato de trabajo a plazo fijo o indeterminado, a la fecha de convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú identificados en el Anexo 13 del presente Contrato. El CONCESIONARIO deberá contratar al personal que acepte la oferta

por lo menos, en los mismos términos de los contratos de trabajo que estuvieren vigentes a la indicada fecha, por un plazo de veinticuatro (24) meses, aplicables al régimen laboral de la actividad privada, sin perjuicio de aquellas modificaciones que provengan de convenios colectivos o de la ley, posteriores a la suscripción del presente Contrato.

13.4.2 La obligación señalada en el párrafo anterior, no comprende a las personas con contratos de locación de servicios, ni a los trabajadores de cooperativas o empresas de servicios, así como tampoco a personas a las personas contratadas bajo modalidades formativas, de haberlas.

13.4.3 Los trabajadores que aparecen en el Anexo 13 del presente Contrato son los únicos con los que se mantienen relaciones laborales a la fecha de suscripción del presente Contrato, y en consecuencia son los únicos respecto de los cuales es exigible la obligación señalada en el numeral 13.4.1.

13.4.4 La obligación establecida en el numeral 13.4.1 no será exigible en el caso de las personas que hayan trabajado en los Aeropuertos y que hayan sido objeto de despido por causa justa debidamente comprobada de acuerdo a Ley y los casos de retiro voluntario del trabajador.

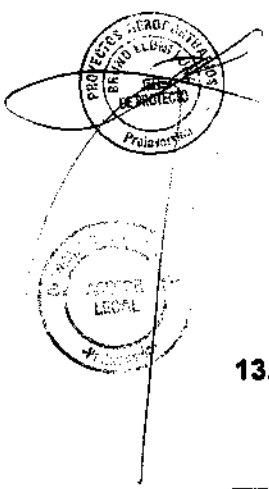
13.4.5 Durante el plazo señalado en el numeral 13.4.1, el CONCESIONARIO no podrá argumentar causas objetivas para el cese colectivo de trabajadores; salvo motivos económicos, tecnológicos, estructurales o análogos, caso fortuito o fuerza mayor. El cumplimiento del plazo de veinticuatro (24) meses indicado en la cláusula 13.4.1 no enerva la atribución del CONCESIONARIO de despedir por falta grave, ni impide que el trabajador se retire voluntariamente.

13.4.6 EL CONCESIONARIO queda obligado a efectuar un programa de capacitación, dentro del primer (1) Año de Concesión, para los trabajadores a que se refiere el numeral 13.4.1, con el objeto que asuman de manera eficiente y cumpliendo los estándares requeridos por el CONCESIONARIO, las funciones que le sean asignadas.

13.4.7 El CONCEDENTE será el único responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a los trabajadores que se encuentra listados en el Anexo 13 del presente Contrato, a la Toma de Posesión o posteriormente a ella, si dichos pagos corresponden a derechos laborales generados antes de la firma de los nuevos contratos de trabajo.

13.4.8 El personal referido en el párrafo anterior ha culminado previamente su relación laboral con CORPAC, garantizándose que dicha empresa ha pagado oportuna y previamente los derechos correspondientes, sin que existan pasivos laborales que se trasladen al CONCESIONARIO.

13.4.9 El CONCESIONARIO será responsable por cualquier obligación de carácter laboral derivada de su condición de empleador, así como por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables, a partir del momento en que se hayan suscrito los nuevos contratos laborales entre el CONCESIONARIO y los trabajadores.



13.5 Personal

El CONCESIONARIO se asegurará que tenga suficiente personal disponible para cumplir sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato. Dicho personal deberá estar debidamente calificado de acuerdo con las Leyes Aplicables.

CLÁUSULA DECIMOCUARTA

COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS

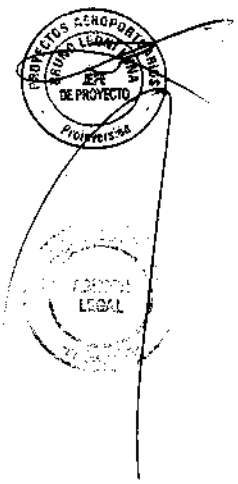
14.1 Disposiciones Comunes

14.1.1 El ejercicio de las funciones, que en virtud de este Contrato y las normas legales pertinentes deban cumplir el CONCEDENTE y OSITRAN, en ningún caso estará sujeto a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá prestar toda su colaboración para facilitar el cumplimiento de esas funciones, caso contrario será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo sustituya. El CONCEDENTE y OSITRAN están obligados a realizar las inspecciones, revisiones y acciones similares, de acuerdo a las normas de su competencia.

14.1.2 Cualquier solicitud del CONCESIONARIO cuya resolución dependa del CONCEDENTE, y este último para resolverla requiera de la opinión previa del OSITRAN, el CONCESIONARIO, deberá presentar una copia de la solicitud ante el OSITRAN.

14.1.3 En el caso que, el CONCESIONARIO requiera formular alguna solicitud sobre materias de estricta competencia del CONCEDENTE, pero que éstas se encuentren relacionadas directa o indirectamente con el desarrollo de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud al CONCEDENTE, el que podrá canalizarlo al OSITRAN cuando lo considere conveniente.

14.1.4 En el caso que, el CONCESIONARIO requiera presentar una solicitud sobre aspectos y materias estrictamente de competencia del OSITRAN, el CONCESIONARIO deberá presentar la solicitud al CONCEDENTE el que deberá canalizarlo en el término de la distancia al OSITRAN.



14.1.5 Los plazos en que el OSITRAN y el CONCEDENTE deban emitir pronunciamiento sobre las solicitudes formuladas por el CONCESIONARIO, serán aquellos establecidos en el presente Contrato. En todo aquello que no se encuentre normado por el presente Contrato, serán aplicables los plazos establecidos en el marco legal aplicable a OSITRAN o el CONCEDENTE.

14.1.6 El CONCESIONARIO cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por el CONCEDENTE y el OSITRAN, en las materias de su competencia.

14.1.7 El CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y otros datos con relación a sus actividades y operaciones, en las formas y plazos que establezcan el CONCEDENTE y el OSITRAN en el respectivo requerimiento. El incumplimiento de la entrega de información por parte del CONCESIONARIO será sometido a lo

dispuesto por el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2003-CD-OSITRAN, o la norma que lo sustituya.

14.1.8 El CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran el CONCEDENTE y el OSITRAN. Asimismo, OSITRAN utilizará dicha revisión para la vigilancia y el cumplimiento de los términos de este Contrato.

14.2 Facultades de OSITRAN

El OSITRAN está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que le confiere el Contrato, la Ley N° 26917, así como sus normas modificatorias, complementarias y reglamentarias. Sin perjuicio de ello, en virtud del presente Contrato, el OSITRAN se encuentra facultado a realizar las actividades previstas en el mismo.

14.3 De las Potestades de Supervisión y Fiscalización

14.3.1 Durante el plazo de vigencia de la Concesión, el OSITRAN podrá contratar, a través de un procedimiento de selección, a un supervisor de obras, de acuerdo a las Normas que fijan la materia. Dicho supervisor de obras actuará únicamente por cuenta y en representación del OSITRAN, en ese sentido la titularidad de la supervisión la mantiene el OSITRAN.

Es de competencia exclusiva del OSITRAN la elección y contratación del supervisor de obras.

14.3.2 Los honorarios y gastos derivados directamente de las actividades de supervisión serán pagados por el OSITRAN a costa del CONCESIONARIO. El pago por concepto de Supervisión a que se refiere este numeral será reembolsado por el CONCEDENTE a través los mecanismos del PPO o PAO, según corresponda.

14.3.3 En caso que el CONCESIONARIO no cancele los montos indicados anteriormente, el CONCEDENTE, previa coordinación con el OSITRAN, podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato hasta el monto indicado en la cláusula anterior y conforme lo dispuesto en la cláusula 10.3.

14.3.4 El CONCESIONARIO deberá proporcionar a OSITRAN:

a) Estados financieros trimestrales y anuales de la sociedad, en cuyas notas se deberán individualizar cada uno de los rubros que conforman todos los ingresos. Los estados financieros anuales se presentarán auditados. La información trimestral deberá incluir la presentación del Balance General, Estado de Pérdidas y Ganancias, Flujo de Efectivo, Balance de Comprobación y cualquier otra información contable y/o financiera que razonablemente le sea requerida por OSITRAN. Asimismo, el CONCESIONARIO deberá presentar a OSITRAN el plan de cuentas y las modificaciones que se produzcan al mismo. Adicionalmente, OSITRAN podrá solicitar que el CONCESIONARIO incorpore divisionarias o subdivisionarias al Plan de Cuentas.

b) En forma trimestral la organización y personal directivo y gerencial del CONCESIONARIO, o mensual cada vez que se produzca un cambio.

c) Mensualmente el Informe de la gestión ambiental.

d) Información mensual de reclamos presentados por los Usuarios, identificando al Usuario y el reclamo que haya formulado.

e) Información de todos los ingresos percibidos por el CONCESIONARIO, desglosados. Esta información deberá ser entregada mensualmente, dentro de los primeros diez (10) Días Calendario de cada mes. Cada ingreso deberá ser presentado debidamente discriminado.

f) Información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones, en cada uno de los Aeropuertos en posesión por el CONCESIONARIO, de acuerdo a los formatos establecido por OSITRAN.

g) Cualquier otra información adicional que OSITRAN necesite para fiscalizar el adecuado cumplimiento del Contrato.

14.3.5. Entre otras actividades, corresponderá a OSITRAN fiscalizar el cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las siguientes obligaciones:

a) Cumplir con las normas técnicas sobre el Mantenimiento.

b) Cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos, Anexo 8 del Contrato.

c) Remitir información estadística al OSITRAN.

d) Cumplir con la entrega de sus estados financieros

e) Cumplir con las Leyes Aplicables.

f) Cumplir con las obligaciones relacionadas a la ingeniería en los proyectos y la Construcción, cuando se ejecuten la Obras.

14.4 Supervisión de las Obras

14.4.1 Las funciones asignadas al supervisor de obras y aquellas establecidas en el presente Contrato, serán ejercidas de acuerdo a las facultades conferidas por OSITRAN y conforme a lo establecido en las directivas y reglamentos que para tal efecto establezca OSITRAN.

14.4.2 En caso de detectar algún incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, OSITRAN a través del supervisor de obras deberá exigir las subsanaciones necesarias.

14.4.4 El CONCESIONARIO deberá dar al supervisor de obras y al equipo que éste disponga, libre acceso a las áreas en las cuales se ejecuten las Obras para realizar sin obstáculos dicha labor con la exactitud requerida, dentro de los horarios de trabajo del área respectiva. Corresponderá al supervisor de obras informar periódica y regularmente del avance de las Obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información.

14.4.5 De no cumplir las Obras con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos, el supervisor de obras podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto le indique OSITRAN y comunicar a OSITRAN para la imposición de las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

14.4.6 El supervisor de Obras no deberá haber prestado directamente ningún tipo de servicios a favor del CONCESIONARIO, sus accionistas o empresas vinculadas en el último año en el Perú o en el extranjero, al momento que el REGULADOR realice la contratación.

14.5 De la Potestad Sancionadora

14.5.1 OSITRAN es competente para aplicar sanciones administrativas al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones como tal, conforme lo dispuesto en la Ley N° 26917, Ley N° 27332, Ley N° 27444 y los reglamentos que se dicten sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder con el cumplimiento de las sanciones que imponga el OSITRAN de acuerdo a las normas sobre la materia.

Adicionalmente, el OSITRAN es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, ante el incumplimiento de sus obligaciones pactadas en éste.

En caso de incumplimiento de obligaciones del CONCESIONARIO distintas a las establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, procederá la aplicación de sanciones administrativas acorde con lo establecido en el Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) aprobados por el OSITRAN, vigente a la fecha de comisión de la infracción.

14.5.2 Las sanciones administrativas que se originen en la ejecución del presente Contrato, se aplicarán acorde con lo establecido en el RIS, independientemente de las penalidades contractuales establecidas en Anexo 9 del presente Contrato.

14.6 Tasa de Regulación

14.6.1 El CONCESIONARIO está obligado a pagar a OSITRAN la tasa de regulación a que se refiere el artículo 10° de la Ley N° 27332 y el Artículo 14° de la Ley N° 26917 o normas que lo modifiquen o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales

14.7 De las Auditorias

14.7.1. Mantenimiento de Cuentas: El CONCESIONARIO deberá mantener la contabilidad de los Aeropuertos de acuerdos con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.7.2. Inspección de Cuentas: Las cuentas, sus respectivos comprobantes y documentos relacionados, que puedan razonablemente ser requeridos para propósitos de inspección de los asuntos financieros de los Aeropuertos, se mantendrán a disposición de OSITRAN, la que podrá tomar las acciones que juzgue pertinentes dentro de un plazo de cuatro (4) años contados a partir de la fecha de entrega de cualquier Estado financiero auditado enviado al CONCEDENTE de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.7.3. Inspección de calidad: La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios de los Aeropuertos, incluyendo los estándares básicos y requisitos técnicos mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del CONCESIONARIO y Usuarios Intermedios, a fin de realizar las inspecciones que consideren pertinentes.

CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA

CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

Se producirá la Caducidad de la Concesión por la terminación del Contrato. El Contrato sólo podrá declararse terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:

15.1. Término por Vencimiento del Plazo

La Concesión caducará al vencimiento del plazo establecido en el numeral 4.1 o de cualquier plazo ampliatorio concedido conforme a la Cláusula cuarta.

15.2. Término por Mutuo Acuerdo

15.2.1. El Contrato caducará en cualquier momento, por acuerdo escrito entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE, previa opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos.

15.2.2. Si el Término del Contrato se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, el monto no amortizado de las inversiones, Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidos en el Área de Concesión, el valor de los Bienes de la Concesión, que aún falta depreciar o amortizar, y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esa decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación.

15.2.3. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irrogue la Caducidad de la Concesión a las Partes. Para este procedimiento OSITRAN deberá tomar en cuenta la opinión de los Acreedores Permitidos que efectivamente se encuentren financiando la Concesión al momento de producirse el acuerdo de Caducidad.

15.3. Término por incumplimiento del CONCESIONARIO

15.3.1. El Contrato terminará anticipadamente en caso que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales. Sin perjuicio de las penalidades que procedan, se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCESIONARIO, aquellas señaladas expresamente en el Contrato dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

a) Incumplimiento del CONCESIONARIO de la obligación de integrar su capital inicial, en el plazo estipulado en el Contrato.

b) La declaración de insolvencia, disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de interventor del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en las normas legales sobre la materia. En estos casos, la resolución del Contrato se producirá cuando OSITRAN tome conocimiento y curse una notificación en tal sentido, siempre que la insolvencia, disolución y liquidación, quiebra u otra prevista en esta cláusula no hubiese sido subsanada, conforme a ley dentro de los sesenta (60) Días Calendario siguientes de notificada, o dentro de un plazo mayor que OSITRAN por escrito haya fijado, el cual se otorgará cuando medien causas razonables, salvo que se pruebe que la declaración de insolvencia, disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de un interventor haya sido fraudulenta.

c) La grave alteración del ambiente, del patrimonio histórico y/o de los recursos naturales, producto de la vulneración dolosa o culposa de las recomendaciones del Estudio de Impacto Ambiental, declarada así por la Autoridad Gubernamental competente mediante una resolución firme.

d) El incumplimiento doloso del CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del Usuario, del CONCEDENTE y/o de OSITRAN que generé un grave impacto en la concesión y que estuviese declarado como tal mediante una sentencia judicial consentida.

e) La transferencia de los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.

f) El inicio, a instancia del CONCESIONARIO, de un proceso societario, administrativo o judicial para su disolución o liquidación.

g) El incumplimiento del CONCESIONARIO de otorgar o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras o las pólizas de seguros exigidos en el presente Contrato o si cualquiera de ellos fuera emitida en términos y condiciones distintas a las pactadas en el Contrato.

h) La disposición de los Bienes de la Concesión en forma distinta a lo previsto en el Contrato por parte del CONCESIONARIO, sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.

i) La expedición de una orden judicial consentida o ejecutoriada, o la expedición de alguna medida cautelar que impida al CONCESIONARIO realizar una parte sustancial de su negocio o que le imponga un embargo, gravamen o secuestro que afecte en todo o en parte a los Bienes de la Concesión, siempre que cualquiera de estas medidas se mantenga vigente durante más de sesenta (60) Días Calendario o dentro del plazo mayor que haya fijado OSITRAN por escrito, el cual se otorgará cuando medien causas razonables.

j) La comisión por parte del CONCESIONARIO de tres (3) o más infracciones graves, conforme a la reglamentación aprobada por el OSITRAN, en un lapso de doce (12) meses, o seis (6) o más infracciones graves en el lapso de treinta y seis (36) meses.

Dichas infracciones deberán estar declaradas como tales en una resolución que tenga la condición de firme.

k) Las demoras injustificadas del CONCESIONARIO en el inicio o en la ejecución de la Obras, el Mantenimiento y Explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, que excedan a los plazos máximos establecidos para la aplicación de penalidades por mora o en seguridad de un pacto determinado, señalada en la Tabla de Penalidades, Anexo 9.

l) La no prestación del Servicio Aeroportuario, por causas imputables al CONCESIONARIO, durante cuarenta y ocho (48) horas consecutivas y/o setenta y dos (72) horas no consecutivas en el lapso de un (01) mes.

m) En caso el CONCESIONARIO no cuente con los servicios del Asesor Aeroportuario o el Inversionista Estratégico sea sustituido por un tercero sin contar con el previo consentimiento escrito del CONCEDENTE o en caso que la participación accionaria del Inversionista Estratégico en el CONCESIONARIO se reduzca por debajo del porcentaje mínimo del 25% (veinticinco por ciento) antes mencionado en cualquier momento antes del sexto Año de la Concesión. Las causales a las que se refiere este inciso serán de ejercicio potestativo por parte del CONCEDENTE con opinión previa del OSITRAN.

n) La aplicación de penalidades contractuales durante un periodo equivalente a diez (10) Años consecutivos, cuyo monto en conjunto alcance el cuarenta por ciento (40%) del monto de la Garantía de Fiel cumplimiento del Contrato de Concesión.

   En este supuesto, el CONCEDENTE podrá, de considerarlo conveniente, para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, no invocar la caducidad de la Concesión, y llegar a un acuerdo con el CONCESIONARIO, en relación al nuevo límite de penalidades

o) Incumplimiento de las reglas para la participación del Inversionista Estratégico, establecidas en la numeral 13.1.

p) El incumplimiento por culpa del CONCESIONARIO de lograr el Cierre Financiero, de acuerdo a lo establecido en el numeral 9.2.

15.3.2. Cualquiera sea la causal de resolución, el OSITRAN deberá notificar fehacientemente tal circunstancia al CONCESIONARIO, al CONCEDENTE, a los Acreedores Permitidos y al Fiduciario, con carácter previo a la resolución del Contrato con sesenta (60) Días Calendario de anticipación a la fecha prevista para la terminación anticipada.

15.3.3. Las Partes manifiestan que las causales relacionadas con el término del Contrato no constituyen eventos para que el CONCEDENTE unilateralmente interrumpa o suspenda los pagos a que el CONCESIONARIO tenga derecho en conformidad con lo dispuesto en la Cláusula Novena del presente Contrato. Por tal razón la resolución del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, dará derecho al CONCESIONARIO a recibir las sumas que se determinen de conformidad con lo establecido en el numeral 15.3.5

15.3.4. En caso el CONCEDENTE decida resolver el Contrato por incumplimiento grave del CONCESIONARIO previsto en la Cláusula 15.3.1: (i) se devengará a favor del CONCEDENTE una penalidad con carácter de indemnización por todo concepto correspondiente a los perjuicios causados por el incumplimiento grave del CONCESIONARIO, siendo dicha penalidad equivalente al monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión en el momento en que se produzca la Caducidad. En consecuencia el CONCEDENTE está expresamente autorizado a cobrar y retener el monto de la mencionada Garantía sin derecho a reembolso alguno para el CONCESIONARIO; y (ii) sin perjuicio de lo anterior, el CONCEDENTE podrá exigir el pago del daño ulterior.

El CONCESIONARIO deberá realizar el pago de la penalidad indicada en el acápite (i) precedente, a favor del CONCEDENTE, en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario de declarada la Caducidad de la Concesión.

15.3.5. Sin perjuicio del cobro de la penalidad a que se refiere la Cláusula 15.3.4, la resolución del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO dará lugar a que el CONCEDENTE reconozca al CONCESIONARIO lo siguiente:

15.3.5.1. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Inicial, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe equivalente al Hito culminado pero no reembolsado o a la proporción del avance de Obra conforme lo indicado en el Apéndice 4 del Anexo 16.

15.3.5.2. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Remanente, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe que resulte aplicar el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7

15.3.6. En caso de resolución causada por incumplimiento del CONCESIONARIO, el importe que corresponda pagar por este concepto se realizará, con cargo al Fideicomiso.

15.4. Término por incumplimiento del CONCEDENTE

15.4.1. El CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso el CONCEDENTE incurra en incumplimiento grave de las obligaciones a su cargo. Se considerarán como causales de incumplimiento grave de las obligaciones del CONCEDENTE, aquellas señaladas expresamente en el Contrato, dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

a) Si el CONCEDENTE incurriera en el atraso, en tres (3) cuotas trimestrales consecutivas o tres (3) cuotas alternadas en un plazo de año y medio, correspondientes al Cofinanciamiento de acuerdo al procedimiento de pago indicado en el Apéndice 2 del Anexo 16 del presente Contrato, siempre que el CONCESIONARIO hubiere presentado las facturas respectivas y se hubiera aprobado el Informe Definitivo del Hito correspondiente a dichos pagos, en el caso de las Obras Obligatorias, o se hubieren aprobados las

Obras por parte del CONCEDENTE, con conformidad del OSITRAN, en el caso de las Obras del Periodo Remanente.

b) Incumplimiento injustificado del CONCEDENTE del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico financiero establecido en la Cláusula Novena del presente Contrato.

c) Incumplimiento en la suscripción de alguno de los instrumentos financieros señalados en el Anexo 16 del presente Contrato, para lo cual se tendrá en cuenta lo señalado en dicho Anexo.

d) Incumplimiento del CONCEDENTE en la entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión en la Fecha de Cierre.

e) Incumplimiento en la entrega de los Bienes de la Concesión en la Fecha de Cierre, por causas imputables al CONCEDENTE.

f) Incumplimiento en la aprobación o remisión de observaciones de los EDI correspondientes a las Obras conforme lo señalado en los Numerales 8.2.1.3, 8.2.2.9 y 8.2.3.3.

15.4.2. En el caso que el CONCESIONARIO opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en los Literales (a) y (b) precedentes, deberá así comunicarlo al CONCEDENTE y al OSITRAN por escrito con una anticipación de al menos noventa (90) Días respecto de la fecha de término anticipado prevista.

15.4.3. En caso de los incumplimientos de los Literales (c), (d), (e) y (f) previstos en la Cláusula 15.4.1, el CONCESIONARIO otorgará un plazo al CONCEDENTE de al menos sesenta (60) Días Calendario, el que será contado desde la fecha de recepción del requerimiento, para subsanar dicha situación de incumplimiento. De persistir el incumplimiento, el CONCESIONARIO podrá optar por la resolución del Contrato, lo que deberá comunicar por escrito al CONCEDENTE y al OSITRAN con una anticipación de al menos noventa (90) Días respecto de la fecha de término anticipado prevista.

15.4.4. La resolución del Contrato por incumplimiento del CONCEDENTE, dará derecho al CONCESIONARIO de recibir el importe que resulte de aplicar lo siguiente:

15.4.4.1. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Inicial, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe equivalente Hito culminado pero no reembolsado o a la proporción del avance de Obra conforme lo indicado en el Apéndice 4 del Anexo 16.

15.4.4.2. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Remanente, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe que resulte aplicar el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.

15.4.5. En caso de resolución causada por incumplimiento del CONCEDENTE, el importe que corresponda pagar por este concepto se realizará, con cargo al Fideicomiso. Si no existieran los recursos correspondientes en el Fideicomiso para el cumplimiento de las obligaciones generadas, producto de resolución indicada en el presente Numeral, el CONCEDENTE deberá registrar en su presupuesto en el Proyecto de

Ley del Presupuesto General de la República para el siguiente ejercicio presupuestable y en adelante, el importe correspondientes a las cuotas del PAO que se harán efectivas cada año del ejercicio correspondiente hasta el cumplimiento de dicha obligación, sin que ello genere la obligación de pago de intereses por parte del CONCEDENTE.

15.4.6. El CONCEDENTE devolverá al CONCESIONARIO la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras. Asimismo, el OSITRAN arbitrará y tomará las medidas técnicas y financieras para que los trabajadores dependientes directamente del CONCESIONARIO sean debidamente compensados, por parte del CONCESIONARIO, producto de la Caducidad en función de las Leyes Aplicables y los contratos laborales que el CONCESIONARIO mantiene con los trabajadores al momento de la Caducidad.

15.4.7. Adicionalmente el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO el valor de los bienes inmuebles construidos por el CONCESIONARIO para la generación de Ingresos no Regulados.

El importe a ser reconocido será determinado por un perito designado por el CONCEDENTE y pagado por el CONCESIONARIO. Dicho importe será el resultado de restar el valor del bien registrado en los estados financieros auditados, menos las depreciaciones contables correspondientes.

De igual forma, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO un monto equivalente al de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que corresponda al momento en que se produzca la Caducidad, en los términos y condiciones señalados en la Cláusula 10.2.2.

15.5. Término por Decisión Unilateral del CONCEDENTE

15.5.1. Por razones de interés público debidamente fundadas, el CONCEDENTE tiene la facultad de resolver la Concesión, mediante notificación previa y por escrito al CONCESIONARIO con una antelación no inferior a seis (6) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a los Acreedores Permitidos.

15.5.2. La antedicha comunicación deberá además estar suscrita por el organismo del Estado de la República del Perú competente para atender tal problema de interés público.

15.5.3. El CONCEDENTE para ejercer la facultad prevista en la presente cláusula deberá pagar al CONCESIONARIO, la suma que resulte de aplicar lo siguiente:

15.5.3.1. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Inicial, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe equivalente Hito culminado pero no reembolsado o a la proporción del avance de Obra conforme lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 16.

15.5.3.2. Si la resolución del Contrato de Concesión se produce durante el Periodo Remanente, el CONCEDENTE deberá pagar al CONCESIONARIO el importe que resulte aplicar el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.

15.5.4. Adicionalmente el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO un monto equivalente al de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión que corresponda al momento en que se produzca la Caducidad, en los términos y condiciones señalados en la Cláusula 10.2.2.

El CONCEDENTE pagará, de igual forma, al CONCESIONARIO el valor de los bienes inmuebles construidos por el CONCESIONARIO para la generación de Ingresos no Regulados, para lo cual se seguirá el procedimiento descrito en el Numeral 15.4.7.

15.5.5. En caso de resolución causada por decisión unilateral del CONCEDENTE, el importe que corresponda pagar por este concepto indicado en los Numerales 15.5.3. y 15.5.4. se realizará, con cargo al Fideicomiso. Si no existieran los recursos correspondientes en el Fideicomiso para el cumplimiento de las obligaciones generadas producto de resolución indicada en el presente Numeral, el CONCEDENTE deberá registrar en su presupuesto en el Proyecto de Ley del Presupuesto General de la República para el siguiente ejercicio presupuestable y en adelante, el importe correspondientes a las cuotas del PAO que se harán efectivas cada año del ejercicio correspondiente hasta el cumplimiento de dicha obligación sin que ello genere la obligación de pago de intereses por parte del CONCEDENTE.

15.6. Término por Fuerza mayor o caso fortuito

15.6.1. El CONCESIONARIO tendrá la opción de resolver unilateralmente el Contrato por eventos de fuerza mayor o caso fortuito, originado en un suceso insuperable por estar fuera del control razonable del CONCESIONARIO, el cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables que pueda realizar para prevenir o mitigar sus efectos, no puede evitar que se configure la situación de incumplimiento, como consecuencia directa y necesaria de dicho suceso.

15.6.2. Adicionalmente, para que el evento de fuerza mayor o caso fortuito sea causal de caducidad del Contrato deberá: (i) haber producido un daño cierto, actual y determinable, debidamente fundado y acreditado, (ii) impedir a alguna de las Partes cumplir con las obligaciones a su cargo o cause su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso durante un plazo superior a seis (6) meses continuos; y, (iii) afectar uno o más Aeropuertos que representen más del 50% (cincuenta por ciento) de la Infraestructura Aeroportuaria del Segundo Grupo de Aeropuertos.

15.6.3 .La fuerza mayor o caso fortuito incluye pero no se limita a lo siguiente:

a) Cualquier acto de guerra externa (declarada o no declarada), invasión, conflicto armado, revolución, bloqueo, motín, insurrección, conmoción civil, actos de terrorismo o guerra civil, que impida el cumplimiento del Contrato.

b) La destrucción total de la Obra por hechos de la naturaleza tales como terremotos, temblores, erupción volcánica, maremotos, tifón, huracán, ciclón, aluvión u otra convulsión de la naturaleza o perturbación atmosférica de esas características.

c) La eventual destrucción total de la Obra o daños a los bienes que produzcan su destrucción total y su imposibilidad de recuperación, ocasionados por orden de cualquier autoridad pública, por causas no imputables al CONCESIONARIO.

d) Aquellos descubrimientos de restos arqueológicos que sean de una magnitud tal que impidan al CONCESIONARIO cumplir en forma definitiva con las obligaciones a su cargo.

e) Cualquier paro o huelga de trabajadores que no mantengan una relación laboral con el CONCESIONARIO, que afecte directamente al CONCESIONARIO, por causas más allá de su control razonable, o que sean imprevisibles.

15.6.4 Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta cláusula, el CONCESIONARIO deberá observar el siguiente procedimiento:

a) El CONCESIONARIO deberá comunicar, por medio de un informe oficial, al CONCEDENTE y al OSITRAN la ocurrencia de alguna(s) de las circunstancias descritas en la Cláusula precedente, dentro de los sesenta (60) Días Calendario siguientes al plazo de seis (6) meses mencionado en el numeral 15.6.2. Dicho informe deberá contener:

- Una descripción fundada de la causal invocada y de los efectos económicos o jurídicos de la misma.
- Una proposición del procedimiento a seguir para la terminación del Contrato.

b) Dicha proposición deberá ser entregada al CONCEDENTE, al OSITRAN y a los Acreedores Permitidos, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.

c) En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el CONCESIONARIO, éstas deberán someterse al conocimiento del Árbitro establecido en la Cláusula Décimo Sexta del presente Contrato.

15.6.5 En el evento que el CONCESIONARIO ejerza la opción aquí establecida, éste recibirá una indemnización como pago por las obras y servicios prestados, la cual será la suma que resulte de aplicar el procedimiento de liquidación establecido en los numerales 15.5.3 y 15.7, dependiendo si se encontraba desarrollando las Obras correspondientes a las Obras Obligatorias u Obras del Periodo Remanente.

15.7. Liquidación de la Concesión durante el Periodo Remanente

15.7.1. En caso se produzca la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO y durante el Periodo Remanente, el reconocimiento de las inversiones realizadas en este periodo se realizarán conforme a lo siguiente:

15.7.1.1. Si el término anticipado, por incumplimiento del CONCESIONARIO, se produce una vez recibidas la conformidad del CONCEDENTE a la totalidad de las Obras correspondientes al Periodo Remanente, se continuará pagando al CONCESIONARIO el PAO o la proporción de éste en la forma establecida en el Anexo 16 del presente

Contrato. El pago del PAO no considerará ningún tipo de compensación adicional.

15.7.1.2. Si el término anticipado por incumplimiento del CONCESIONARIO se produce mientras éste se encuentra ejecutando Obras al Periodo Remanente, el CONCEDENTE entregará al OSITRAN los Informes de Avance de Obra correspondiente a las Obras Periodo Remanente ejecutadas hasta el momento de la resolución del Contrato. Posterior a ello, el OSITRAN efectuará una valorización del avance de Obra correspondiente a dicho informe y determinará el importe del PAO.

Una vez que OSITRAN determine el PAO por las Obras indicadas en el párrafo precedente, éste informará al CONCEDENTE a fin que autorice el pago correspondiente. Una vez que el CONCEDENTE autorice el pago del PAO por Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, el OSITRAN informará al Fiduciario para que éste proceda a pagar al CONCESIONARIO el importe del PAO obtenido bajo el procedimiento descrito anteriormente, sin considerar ningún porcentaje adicional equivalente al tres por ciento (3%) que se indica en el Literal f), del Numeral 2.4), del Apéndice 2 del Anexo 16.

15.7.2. En caso se produzca la Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCEDENTE o Decisión Unilateral del CONCEDENTE durante el Periodo Remanente, el reconocimiento de las inversiones realizadas durante este periodo será de aplicación el siguiente procedimiento:

15.7.2.1. Si el término anticipado, se produce una vez recibida la conformidad del CONCEDENTE respecto a la totalidad de las Obras correspondientes al Periodo Remanente, se continuará pagando al CONCESIONARIO el PAO o la proporción de éste en la forma establecida en el Anexo 16 del presente Contrato, cuyo cálculo deberá incluir el porcentaje equivalente al tres por ciento (3%) indicado en el Literal f), del Numeral 2.4), del Apéndice 2 del Anexo 16, como una indemnización por el incumplimiento del CONCEDENTE a las obligaciones establecidos en el presente Contrato.

15.7.2.2. Si el término anticipado se produce mientras éste se encuentra ejecutando Obras al Periodo Remanente, el CONCEDENTE entregará al OSITRAN los Informes de Avance de Obra correspondiente a las Obras Periodo Remanente ejecutadas hasta el momento de la resolución del Contrato. Posterior a ello, el OSITRAN efectuará una valorización del avance de Obra correspondiente a dicho informe y determinará el importe del PAO, en cuyo cálculo se le considerará el porcentaje equivalente a tres por ciento (3%) indicado en el Literal f), del Numeral 2.4), del Apéndice 2 del Anexo 16, como una indemnización por el incumplimiento del CONCEDENTE a las obligaciones establecidos en el presente Contrato, con la finalidad que el CONCEDENTE autorice el pago correspondiente. Una vez que el CONCEDENTE autorice el pago del PAO por Caducidad de la Concesión por incumplimiento del CONCEDENTE o decisión unilateral del

CONCEDENTE, el OSITRAN informará al Fiduciario para que éste proceda a pagar al CONCESIONARIO el PAO que determinado producto de dicha valorización, en los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del presente Contrato.

15.8. Efectos de la Caducidad

15.8.1. La Caducidad de la Concesión produce la obligación del CONCESIONARIO de devolver el Área de la Concesión que conforman los Aeropuertos así como a entregar los Bienes de la Concesión al CONCEDENTE, conforme a los términos de la Cláusula Quinta.

15.8.2. Sesenta (60) Días Calendario antes de que se produzca el vencimiento del plazo de la Concesión, se dará comienzo al inventario final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del OSITRAN y deberá quedar concluido diez (10) Días Calendario antes de la fecha de vencimiento del plazo de la Concesión.

15.8.3. En el supuesto de caducidad por mutuo acuerdo, el inventario final integrará este acuerdo como anexo del Contrato que se suscriba para el efecto.

15.8.4. Sesenta (60) Días Calendario antes de que transcurra el plazo de subsanación para los casos de resolución por incumplimiento, se dará comienzo al inventario final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del OSITRAN y que deberá quedar concluido diez (10) Días antes de que se cumpla el plazo de subsanación.

15.8.5. En caso que la subsanación se llegue a producir antes de que transcurra el plazo, el inventario será automáticamente suspendido. Si ya hubiese sido culminado, el mismo quedará sin efecto.

15.8.6. Producida la Caducidad de la Concesión, la actividad del CONCESIONARIO cesa y se extingue su derecho de explotar la Infraestructura Aeroportuaria, derecho que es reasumido por el CONCEDENTE, sin perjuicio del reconocimiento de los derechos que corresponden a los Acreedores Permitidos según lo establecido en la Cláusula 10 del presente contrato.

15.8.7. Asimismo, se extinguen todos los contratos a los que se refiere el Numeral 13.3 de la Cláusula décimo tercera del Contrato, salvo aquellos que expresamente el CONCEDENTE haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual del CONCESIONARIO.

15.8.8. Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE o el nuevo concesionario que éste designe, de conformidad con procedimiento establecido en el numeral 15.9, se harán cargo de la operación de los Aeropuertos, correspondiéndole al OSITRAN efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta Cláusula.

15.8.9. Al OSITRAN le corresponde efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta cláusula, el o los cronogramas de ejecución de Obras y demás documentos oficiales que se estime pertinente.

15.9 Procedimiento para el Rescate en Caso de Resolución del Contrato

15.9.1 En caso que el CONCEDENTE invoque la resolución del Contrato de Concesión por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 15.1, 15.2, 15.5 y 15.6, se ejecutará el siguiente procedimiento:

a) El OSITRAN nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien tendrá a su cargo la Explotación de la Concesión y cumplirá las obligaciones del CONCESIONARIO mientras se produce la sustitución de éste por una nueva sociedad concesionaria. El OSITRAN podrá transferir la Concesión, los derechos del CONCESIONARIO, así como todos los Bienes de la Concesión y pasivos comprometidos en ésta, incluyendo el Endeudamiento Garantizado Permitido, que fueren aplicables.

b) Se sustituirá al CONCESIONARIO por una nueva sociedad concesionaria mediante concurso público, convocado por el CONCEDENTE, de acuerdo a lo siguiente:

i) El concurso público y la adjudicación de la Concesión a la nueva sociedad concesionaria deberá realizarse en el plazo máximo de un (1) año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.

ii) El Adjudicatario será aquel que presente la mejor oferta económica por el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión según factor de competencia que sea determinado oportunamente por el CONCEDENTE, el cual tomará en cuenta el flujo actualizado de los pagos del Cofinanciamiento, descontando el servicio de la deuda de los Acreedores Permitidos, lo cual será determinado por un Banco de Inversión designado por el OSITRAN.

iii) La nueva sociedad concesionaria deberá suscribir un contrato con el CONCEDENTE, por lo cual deberá asumir de manera incondicional todos los derechos y obligaciones de la sociedad concesionaria conforme al presente Contrato, salvo los referidos a la percepción de los pagos del Cofinanciamiento.

iv) La Concesión será transferida a la nueva sociedad concesionaria, como un conjunto y constituyendo una unidad económica, de manera tal que los Bienes de la Concesión puedan continuar siendo usados por la nueva sociedad concesionaria para la prestación de los servicios materia de ésta, de forma ininterrumpida.

15.9.2 En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, o Caducidad de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del servicio, el OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de personas o empresas especializadas para la operación total o parcial de la Concesión por un plazo no superior a un año calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

15.10 Procedimiento para las Subsanaciones

El incumplimiento por causa imputable a una de las Partes dará derecho a la Parte afectada a resolver el Contrato y a exigir la indemnización por daños y perjuicios conforme al procedimiento de liquidación descrito en la presente Cláusula, previo requerimiento de subsanación a la Parte infractora. La Parte

infractora contará con un plazo de treinta (30) Días Calendario, prorrogables por treinta (30) Días Calendario adicionales contados desde la fecha de recepción del requerimiento para subsanar dicha situación de incumplimiento, salvo plazo distinto establecido en el Contrato o mayor concedido expresamente y por escrito por la Parte que hace valer su derecho de resolución.

En el caso que la Parte afectada fuera el CONCEDENTE, la resolución del Contrato requerirá previamente la comunicación a los Acreedores Permitidos de tal intención, de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 10.5.2 y 15.3.2

CLÁUSULA DÉCIMO SEXTA

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

16.1 Leyes Aplicables

Las Partes han negociado, redactado y suscrito el Contrato con arreglo a las Normas legales del Perú. Por tanto, expresan que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por la legislación interna del Perú, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

16.2 Ámbito de Aplicación

16.2.1 La presente sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la Caducidad de la Concesión.

De conformidad con el artículo 62° de la Constitución Política del Perú, se reconoce que los conflictos derivados de la relación contractual se solucionarán por el trato directo y en la vía arbitral, según los mecanismos de protección previstos en el Contrato. El laudo que se expida será integrado a las reglas contractuales establecidas en el presente Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, las Partes reconocen que pueden someterse a arbitraje las controversias sobre materias de libre disposición conforme a derecho, así como aquellas que la ley o los tratados o acuerdos internacionales autoricen.

16.2.2 No serán materia de sometimiento a arbitraje las decisiones que emita OSITRAN u otras entidades públicas en ejecución de sus competencias administrativas, atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.

16.3 Criterios de Interpretación

16.3.1 El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente.

16.3.2 Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.

16.3.3 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- El Contrato;
- Anexos del Contrato
- Circulares; y
- Las Bases.

16.3.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano.

16.3.5 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

16.3.6 Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

16.3.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.

16.3.8 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

16.4 Trato Directo

16.4.1 Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica que pudieran surgir con respecto a la interpretación, ejecución, cumplimiento, y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez o eficacia del Contrato o Caducidad de la Concesión, con excepción de lo referente al régimen aplicable a las Tarifas reguladas por el OSITRAN cuya vía de reclamo es la vía administrativa u otras decisiones de este órgano en el ejercicio de sus funciones administrativas, serán resueltos por trato directo entre las Partes.

16.4.2 El plazo de trato directo para el caso del arbitraje nacional deberá ser de quince (15) Días contados a partir de la fecha en que una Parte comunica a la otra, por escrito, la existencia de un conflicto o de una incertidumbre con relevancia jurídica.

16.4.3 Tratándose del arbitraje internacional, el periodo de negociación o trato directo será no menor a seis (6) meses. Dicho plazo se computará a partir de la fecha en la que la parte que invoca la cláusula notifique su solicitud de iniciar el trato directo al Ministerio de Economía y Finanzas en su calidad de Coordinador del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión, en virtud de lo establecido en la Ley N° 28933 y su reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 125-2008-EF y modificatorias.

16.4.4 Los plazos a los que se refieren los párrafos anteriores podrán ser ampliados por decisión conjunta de las Partes, acuerdo que deberá constar por escrito, siempre que existan posibilidades reales que, de contarse con este plazo adicional, el conflicto será resuelto mediante el trato directo.

16.4.5 En caso las Partes, dentro del plazo de trato directo, no resolvieran el conflicto o incertidumbre suscitada, deberán definirlo como un conflicto o incertidumbre de carácter técnico o no-técnico, según sea el caso. Cuando las partes no se pongan de acuerdo con respecto a la naturaleza de la controversia, ambas partes deberán sustentar su posición en una comunicación escrita que harán llegar a su contraparte. En esta explicarán las razones por las cuales consideran que la controversia es de carácter técnico o no técnico.

16.4.6 Los conflictos o incertidumbres técnicas (cada una, una Controversia Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento estipulado en el Literal a) de la Cláusula 16.5.1. Los conflictos o incertidumbres que no sean de carácter técnico (cada una, una Controversia No Técnica) serán resueltos conforme al procedimiento previsto en el Literal b) de la Cláusula 16.5.1. En caso las Partes no se pusieran de acuerdo dentro del plazo de trato directo respecto de si el conflicto o controversia suscitado es una Controversia Técnica o una Controversia No-Técnica, o en caso el conflicto tenga componentes de Controversia Técnica y de Controversia No Técnica, entonces tal conflicto o incertidumbre deberá ser considerado como una Controversia No Técnica y será resuelto conforme al procedimiento respectivo previsto en el Literal b) de la Cláusula 16.5.1.

16.5 Arbitraje

16.5.1 Modalidades de procedimientos arbitrales:

a) Arbitraje de Conciencia.- Todas y cada una de las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes dentro del plazo de trato directo deberán ser sometidas a un arbitraje de conciencia, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje, en el cual los árbitros resolverán conforme a sus conocimientos y leal saber y entender. Los árbitros podrán ser peritos nacionales o extranjeros, pero en todos los casos deberán contar con amplia experiencia en la materia de la Controversia Técnica respectiva, y no deberán tener conflicto de interés con ninguna de las Partes antes, al momento y después de su designación como tales.

El Tribunal Arbitral podrá solicitar a las Partes la información que estime necesaria para resolver la Controversia Técnica que conozca, y como consecuencia de ello podrá presentar a las Partes una propuesta de conciliación, la cual podrá ser o no aceptada por éstas. El Tribunal Arbitral podrá actuar todos los medios probatorios y solicitar de las Partes o de terceras personas los medios probatorios que considere necesarios para resolver las pretensiones planteadas. El Tribunal Arbitral deberá preparar una decisión preliminar que notificará a las Partes dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a su instalación, teniendo las Partes un plazo de cinco (5) Días para preparar y entregar al Tribunal sus comentarios a dicha decisión preliminar. El Tribunal Arbitral deberá expedir su decisión final sobre la Controversia Técnica suscitada dentro de los diez (10) Días siguientes a la recepción de los comentarios de las Partes, a su decisión

preliminar o al vencimiento del plazo para presentar dichos comentarios, lo que ocurra primero. El procedimiento para la resolución de una Controversia Técnica deberá llevarse a cabo en la ciudad de Lima, Perú. Excepcionalmente, y por la naturaleza del caso concreto, el Tribunal Arbitral se trasladará a otra localidad sólo con el fin de actuar medios probatorios como un peritaje, una inspección ocular o cualquier otro medio probatorio que sea necesario actuar en otra localidad, por un plazo no mayor a diez (10) Días.

Los miembros del Tribunal deberán guardar absoluta reserva y mantener confidencialidad sobre toda la información que conozcan por su participación en la resolución de una Controversia Técnica.

b) Arbitraje de Derecho.- Las Controversias No-Técnicas serán resueltas mediante arbitraje de derecho, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje, procedimiento en el cual los árbitros deberán resolver de conformidad con la legislación peruana aplicable. El arbitraje de derecho podrá ser local o internacional, de acuerdo a lo siguiente:

(i) Las Controversias No-Técnicas que tengan un monto involucrado superior a Diez millones y 00/100 Dólares (US$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI"), establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 26210, a cuyas Normas las Partes se someten incondicionalmente.

Alternativamente las Partes podrán acordar someter la controversia a otro fuero distinto al del CIADI si así lo estimaren conveniente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el CONCEDENTE, en representación del Estado de la República del Perú, declara que al CONCESIONARIO se le considera como "Nacional de Otro Estado Contratante", por estar sometido a control extranjero según lo establece el Literal b) del Numeral 2 del Artículo 25 del Convenio sobre Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, y el CONCESIONARIO acepta que se le considere como tal.

El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de América, y será conducido en idioma castellano. Se seguirá el procedimiento previsto en el Tratado al que hace referencia el párrafo anterior, para habilitar la instancia arbitral ante el CIADI.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud de la

presente cláusula, las Partes de manera anticipada aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que: (a) tengan un monto involucrado superior a Diez millones y 00/100 Dólares (US$ 10 000 000,00) o su equivalente en moneda nacional, o (b) las Partes no estén de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a las Reglas de Arbitraje del UNCITRAL. En ese caso el arbitraje se llevará a cabo en Lima, Perú, en idioma castellano siendo aplicable la ley peruana.

Las Partes expresan su consentimiento anticipado e irrevocable para que toda diferencia de esta naturaleza pueda ser sometida a cualquiera de los tribunales arbítrales señalados en los párrafos precedentes.

(ii) Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Diez millones y 00/100 de Dólares (US$ 10 000000.00), o su equivalente en moneda nacional , y aquellas controversias de puro derecho que no son cuantificables en dinero, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, a través de un procedimiento tramitado de conformidad con los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria primero el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje y después el Código Procesal Civil del Perú. Las Partes podrán acordar expresamente otra institución distinta a la Cámara de Comercio de Lima.

El arbitraje tendrá lugar en la ciudad de Lima, Perú, y será conducido en idioma castellano.

Cabe precisar que, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1012, no podrán ser materia de arbitraje, las decisiones de los organismos reguladores, u otras entidades que se dicten en ejecución de sus competencias administrativas atribuidas por norma expresa, cuya vía de reclamo es la vía administrativa.

16.5.2 Reglas Procedimentales Comunes

16.5.2.1 Tanto para el arbitraje de conciencia a que se refiere la cláusula 16.5.1 a) como para el arbitraje de derecho a que se refiere la cláusula 16.5.1. b), ya sea en su modalidad internacional o nacional, se aplicarán por igual las siguientes disposiciones generales:

a. El Tribunal Arbitral estará integrado por tres (03) miembros. Cada Parte designará a un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como Presidente del Tribunal Arbitral. Si los dos árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Calendario siguientes a la fecha del nombramiento

del segundo árbitro, el tercer árbitro será designado, a pedido de cualquiera de las Partes por la Cámara de Comercio de Lima, en el caso del arbitraje de conciencia y del arbitraje de derecho nacional, y por el CIADI, en el caso del arbitraje de derecho internacional. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro del plazo de diez (10) Días Calendario contado a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado a pedido de la otra Parte por la Cámara de Comercio de Lima o el CIADI, según sea el caso.

b. Los árbitros pueden suplir, a su discreción, cualquier diferencia o laguna existente en la legislación o en el Contrato, mediante la aplicación de los principios generales del derecho.

c. Las Partes acuerdan que el laudo que emita el Tribunal Arbitral será definitivo e inapelable. En este sentido, las Partes deben considerarlo como sentencia de última instancia, con autoridad de cosa juzgada. En consecuencia, las Partes renuncian a los recursos de reposición, apelación, anulación, casación o cualquier otro medio impugnatorio contra el laudo arbitral declarando que éste será obligatorio, de definitivo cumplimiento y de ejecución inmediata, salvo en los casos taxativamente previstos en el Decreto Legislativo N° 1071 – Decreto Legislativo que norma el Arbitraje.

d. Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquellas materias del arbitraje. Si la materia de arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo y tal garantía no podrá ser ejecutada por el motivo que suscito el arbitraje y deberá ser mantenida vigente durante el procedimiento arbitral.

e. Todos los gastos que irrogue la resolución de una Controversia Técnica, o No-Técnica, incluyendo los honorarios de los árbitros que participen en la resolución de una controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Igual regla se aplica en caso la parte demandada o reconvenida se allane o reconozca la pretensión del demandante o del reconviniente. También asumirá los gastos el demandante o el reconviniente que desista de la pretensión. En caso el procedimiento finalice sin un pronunciamiento sobre el fondo de las pretensiones por causa de transacción o conciliación, los referidos gastos serán cubiertos en partes iguales por el demandante y el demandado.

Se excluyen de lo dispuesto en esta cláusula los costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos

internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual.

CLÁUSULA DÉCIMO SETIMA

MODIFICACIONES AL CONTRATO

17.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a la otra Parte con copia a OSITRAN, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el artículo 33° del TUO, el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO, cuando ello resulte conveniente, respetando su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibro económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el CONCEDENTE podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el CONCESIONARIO. OSITRAN emitirá opinión técnica respecto al acuerdo al que hayan arribado las Partes.

17.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9° del Decreto Supremo Nº 146-288-EF, Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción a la inversión privada.

CLÁUSULA DÉCIMO OCTAVA

PENALIDADES

18.1 OSITRAN, en el ejercicio de su potestad sancionadora, se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato. En ese sentido, en caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones indicadas en el Contrato, OSITRAN comunicará al CONCESIONARIO con copia al CONCEDENTE del incumplimiento detectado y le indicará al mismo los mecanismos de subsanación correspondientes y/o la aplicación de las penalidades contenidas en el Anexo 9. El CONCESIONARIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas o terceras personas.

18.2 El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO al OSITRAN a la cuenta que éste le indique y en el plazo de diez (10) Días contados a partir de la notificación que reciba por parte del OSITRAN.

El plazo previsto en el párrafo precedente para el abono de las penalidades será suspendido ante la impugnación de la imposición de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el OSITRAN.

18.3 El CONCESIONARIO podrá impugnar la imposición de la penalidad si presenta, ante el OSITRAN, en un plazo máximo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la penalidad, la impugnación por escrito con el respectivo sustento.

Por su parte, el OSITRAN contará con un plazo de diez (10) Días para emitir su pronunciamiento debidamente motivado. Vencido el plazo antes indicado sin que el OSITRAN haya emitido pronunciamiento alguno, se entenderá denegada la impugnación presentada. La decisión del OSITRAN tendrá carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del CONCESIONARIO.

18.4 En caso que el CONCESIONARIO incumpla con pagar dichas penalidades dentro del plazo mencionado, el OSITRAN podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión hasta el monto al que ascienda la penalidad impuesta, debiendo el CONCESIONARIO restituir la misma, de acuerdo a lo dispuesto en las Cláusulas 10.3.1 del presente Contrato.

18.5 El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.

18.6 La subsanación del incumplimiento notificado no anula la aplicación de las penalidades correspondientes derivadas del incumplimiento.

18.7 Para efecto de la determinación de penalidades se aplicará supletoriamente el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN.

18.8 En caso de incumplimiento de obligaciones pactadas en el presente Contrato, cuyas penalidades no estén previstas en el Anexo 9 del mismo, el OSITRAN podrá aplicar penalidades, hasta por un monto equivalente a entre 1 y 100 Unidades Impositivas Tributarias, dependiendo de la magnitud del incumplimiento y los efectos y consecuencias que la misma pueda acarrear sobre la operación de los Aeropuertos y el objetivo de la Concesión, objeto del presente Contrato.

Las referidas penalidades se aplicarán sin perjuicio de la función fiscalizadora y supervisora que corresponde al OSITRAN, de acuerdo a las Normas Regulatorias y Leyes Aplicables.

CLAUSULA DECIMO NOVENA

MISCELÁNEA

19.1 Confidencialidad: El CONCESIONARIO se obliga a que ni él, ni el Asesor Aeroportuario, los Usuarios Intermedios, ni los Inversionistas Estratégicos, podrán proporcionar información confidencial o reservada referida al

CONCEDENTE, al OSITRAN o a los Aeropuertos, a la cual tengan acceso o conocimiento en virtud de su condición de participantes en el proceso y el otorgamiento de la Concesión, la suscripción del presente Contrato, o la propia operación del Aeropuerto y los Servicios Aeroportuarios. Este compromiso de confidencialidad se extiende a todo el personal a su servicio e incluye a todos los mandatarios, representantes, agentes, asesores y funcionarios del CONCESIONARIO, del Asesor Aeroportuario, de los Usuarios Intermedios y los Inversionistas Estratégicos, quienes deberán adoptar todas las medidas que sean necesarias a fin de que dichas Personas cumplan con las normas de confidencialidad y reserva establecidas en el presente inciso. No divulgarán a terceras personas la información confidencial o reservada a la que se refiere la presente Cláusula, salvo que, en cada caso, cuenten con la debida autorización por escrito del OSITRAN. No obstante lo anterior, el CONCESIONARIO podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con la Ley Aplicable por cualquier autoridad del mercado de valores en el cual se encuentren registradas acciones de cualquier Inversionista Estratégico, o cuando exista una orden judicial o administrativa que así lo disponga, o cuando dicha información sea requerida por los auditores o asesores del CONCESIONARIO, quienes a su vez estarán legalmente obligados a guardar reserva sobre la información que les sea proporcionada.

19.2 Terceros: El CONCESIONARIO, el Asesor Aeroportuario, los Usuarios Intermedios, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del CONCEDENTE y el OSITRAN información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato.

19.3 Ley Aplicable: Este contrato se interpretará y regirá de acuerdo con las leyes del Perú y, en consecuencia, cualquier disputa o controversia que resulte entre las Partes será resuelta de conformidad con dichas leyes.

19.4 Inversión Privada: El CONCEDENTE por el presente autoriza, aprueba y ratifica la inversión privada nacional o extranjera que será efectuada por el CONCESIONARIO, los Inversionistas Estratégicos y sus cesionarios de conformidad con el presente Contrato para todos los fines de las leyes peruanas sobre inversión privada e inversión extranjera.

19.5 Totalidad del Contrato: El presente Contrato conjuntamente con sus Anexos, incorpora completa y totalmente el acuerdo al que han llegado las Partes en relación con la Concesión y sustituye todo acuerdo, convenio, arreglo o contrato previo, verbal o escrito, a que hubieran llegado las Partes con respecto a la Concesión.

19.6 Propiedad Intelectual: En caso los Bienes de la Concesión reviertan al CONCEDENTE o a quien éste designe de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato, el CONCESIONARIO deberá otorgar al CONCEDENTE, o a quien éste designe, una licencia libre de cánones, de carácter perpetuo, transferible y no exclusiva (incluyendo el derecho de otorgar sub – licencias) en relación con la operación y mantenimiento de los Aeropuertos, y para usar

todos los derechos de propiedad intelectual en conexión con la Concesión que pudieran haber recaído en el CONCESIONARIO.

CLÁUSULA VIGÉSIMA

DOMICILIOS

Fijación

Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

Si va dirigida al CONCEDENTE:
Nombre: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección: Jr. Zorritos, Lima 1.
Atención: Sr. Ministro de Transportes y Comunicaciones

Si va dirigida al CONCESIONARIO:
Nombre:
Dirección:
Atención:

Si va dirigida al OSITRAN:
Nombre: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Dirección: Av. República de Panamá N°3659, Urbanización "El Palomar", San Isidro
Atención: Gerente General

Cambios de Domicilio

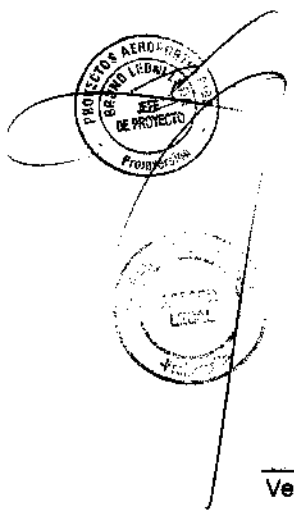
Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por escrito a la otra Parte del Contrato y al OSITRAN. Este nuevo domicilio deberá ser fijado cumpliendo los requisitos de la cláusula precedente.

Firmado en Lima, en cuatro ejemplares originales, uno para EL CONCEDENTE, otro para el OSITRAN, uno para PROINVERSIÓN y el tercero para el CONCESIONARIO, a los .... días del mes de ..... de 2010.

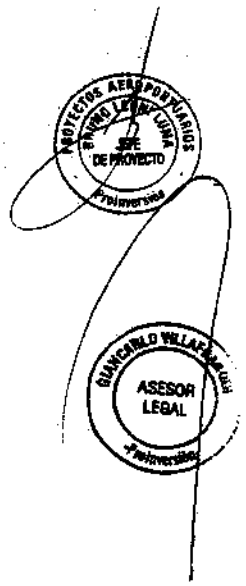
CONCEDENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Nombre: _____
Cargo: _____

CONCESIONARIO:_____
Nombre: _____

Cargo: _____
Adjudicatario: _____
Nombre: _____
Cargo: _____



ANEXOS



Anexo 1
Descripción General de los Aeropuertos del Segundo Grupo

MEMORIAS DESCRIPTIVAS

AEROPUERTO DE ANDAHUAYLAS

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimetrico del terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto de ANDAHUAYLAS de la ciudad del mismo nombre, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.(CORPAC S.A.)

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SIRGAS del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) que se encuentra situado al extremo norte de la oficina de comunicaciones del Aeropuerto de Andahuaylas, un disco de bronce de 0.09 m de diámetro incrustado en un bloque de concreto de 0.30 x 0.30 m de lado y sobresale 0.24 m sobre el nivel del suelo.
La marca lleva gravado: SIRGAS-96 IGN

CORPAC S.A es propietaria de los terrenos del aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Andahuaylas de la Zona Registral N° XII de la siguiente forma:

577,000.00 m2, terreno inscrito en la Ficha N° 133 trasladada a la Ficha N° 000997/030101 que continúa en la Partida Electrónica N° 40000464.

En relación a lo señalado en el Literal g) del Numeral 3 de la Cláusula Tercera, se deja constancia que en el Aeropuerto de Andahuaylas de la ciudad de Andahuaylas, existe superposición parcial del Área de Concesión inscrita a favor del Estado, con predios inscritos a favor de terceros.

2.- UBICACION

El Aeropuerto de Andahuaylas se encuentra ubicado al sureste de la ciudad de Andahuaylas, colindante con la Comunidad campesina de Huancabamba, del Distrito de Andahuaylas, Provincia de Andahuaylas y Departamento de Apurimac.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS (Plano SPHY-PE-01)

Por el Norte: Lado (D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M , M-N)

Con una linea sinuosa de diez tramos, colindante con la carretera que conduce ha Andahuaylas.

Del vértice "D" de coordenadas UTM WGS 84 N=8'485,084.7520, E=678,966.7848 sé continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 3.63 m hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=8'485,085.9471 E=678,970.2131

Del vértice "E" de coordenadas UTM N=8'485,085.9471, E=678,970.2131 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 10.28 m hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=8'485,087.9236 E=678,980.2993

Del vértice "F" de coordenadas UTM N=8'485,087.9236, E=678,980.2993 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 13.96 m hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=8'485,086.8834 E=678,994.2163

Del vértice "G" de coordenadas UTM N=8'485,086.8834, E=678,994.2163 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 24.33 m hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=8'485,077.3863 E=679,016.6147

Del vértice "H" de coordenadas UTM N=8'485,077.3863, E=679,016.6147 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 24.50 m hasta encontrar el vértice "I" de coordenadas UTM N=8'485,063.1299 E=679,036.5450

Del vértice "I" de coordenadas UTM N=8'485,063.1299, E=679,036.5450 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 27.75 m hasta encontrar el vértice "J" de coordenadas UTM N=8'485,046.9025 E=679,059.0615

Del vértice "J" de coordenadas UTM N=8'485,046.9025, E=679,059.0615 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 24.40 m hasta encontrar el vértice "K" de coordenadas UTM N=8'485,031.3810 E=679,077.8831

Del vértice "K" de coordenadas UTM N=8'485,031.3810, E=679,077.8831 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 13.69 m hasta encontrar el vértice "L" de coordenadas UTM N=8'485,019.9979 E=679,085.4945

Del vértice "L" de coordenadas UTM N=8'485,019.9979, E=679,085.4945 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 10.92 m hasta encontrar el vértice "M" de coordenadas UTM N=8'485,009.3358 E=679,087.8548

Del vértice "M" de coordenadas UTM N=8'485,009.3358, E=679,087.8548 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 10.40 m hasta encontrar el vértice "N" de coordenadas UTM N=8'484,998.9625 E=679,087.1296.

Por el Este: Lados (N-Ñ, Ñ-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U)

Con una línea quebrada de ocho tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "N" de coordenadas WGS 84, UTM N=8'484,998.9625, E=679,087.1296 sé continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 11.04 m. hasta encontrar el vértice "Ñ" de coordenadas UTM N=8'484,989.5086, E=679,081.4297

Del vértice "Ñ" de coordenadas UTM N=8'484,989.5086, E=679,081.4297 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 32.18 m hasta encontrar el vértice "O" de coordenadas UTM N=8'484,962.4029 E=679,064.0919

Del vértice "O" de coordenadas UTM N=8'484,962.4029, E=679,064.0919 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 63.28 m hasta encontrar el vértice "P" de coordenadas UTM N=8'484,909.0863 E=679,030.0139

Del vértice "P" de coordenadas UTM N=8'484,909.0863, E=679,030.0139 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 1,476.26 m hasta encontrar el vértice "Q" de coordenadas UTM N=8'483,663.7033 E=678,237.3278

Del vértice "Q" de coordenadas UTM N=8'483,663.7033, E=678,237.3278 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 200.00 m hasta encontrar el vértice "R" de coordenadas UTM N=8'483,556.1399 E=678,405.9283

Del vértice "R" de coordenadas UTM N=8'483,556.1399, E=678,405.9283 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 406.95 m hasta encontrar el vértice "S" de coordenadas UTM N=8'483,212.9235 E=678,187.2767

Del vértice "S" de coordenadas UTM N=8'483,212.9235, E=678,187.2767se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 200.89 m hasta encontrar el vértice "T" de coordenadas UTM N=8'483,308.9467 E=678,010.8262

Del vértice "T" de coordenadas UTM N=8'483,308.9467, E=678,010.8262 continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 1,301.11 m hasta encontrar el vértice "U" de coordenadas UTM N=8'482,212.1108 E=677,310.9471

Por el Sur: Lados (U-A)

Con una línea recta de un tramo recto, colindante con un riachuelo.

Partiendo del vértice "U" de coordenadas UTM N=8'482,212.1108, E=677,310.9471 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 149.79 m hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=8'482,290.8642 E=677,183.5336

Por el Oeste: Lado (A-B, B-C)

Con una línea recta de dos tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Del vértice "A" de coordenadas UTM N=8'482,290.8642, E=677,183.5336 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 3,185.62 m hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=8'484,977.0386 E=678,896.0335

Del vértice "B" de coordenadas UTM N=8'484,977.0386, E=678,896.0335 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 125.67 m hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=8'485,082.7382 E=678,964.0062, cerrándose en este punto el polígono

Área del Levantamiento: 582,311.31 m²

Área Inscrita: 577,000.00 m² en la FICHA N° 133 en la Ficha N° 133 trasladada a la Ficha N° 000997/030101 que continúa en la Partida Electrónica N° 40000464.

Diferencia: 5,311.31 m2 (se encuentra dentro del rango de tolerancia, Directiva N° 01-2008-SNCP/CNC del 29.08.2008

4.- EDIFICACIONES

1. Terminal de Pasajeros.
2. Cuartel SEI.

3. Cisterna
4. D.M.A., Garaje SEI, Almacén, Cafetería, Archivo Docum.
5. Administración.
6. Tanque Elevado (1)
7. Poza de Asfalto.
8. Caseta N.D.B.
9. Depósito de Combustible, Sala de Transmisión, Sala de Grupo Electrógeno.
10. Tanque Elevado (2)
11. Antena N.D.B.
12. Anemómetro
13. Indicador de Viento

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES

1 TERMINAL DE PASAJEROS (Plano SPHY-PDT.1)

Edificio de cuatro pisos constituida por:

Primer Piso:
Conformado por los siguientes ambientes: Hall Principal, Tópico, 2 Oficinas Administrativas, Jefatura de Aeropuerto, Escalera, Sala de Pasajeros, Baño Hombres, Baño Mujeres, Baño Minusválidos, Sala Equipajes, Cocina.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de losetas, puertas y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca y muros enchapados con mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistema de perifoneo, teléfono y extintor contra incendios.

Área construida	:	
Primer Piso	:	366.55 m2.
Ampliación 1er Piso	:	256.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	49 y 10 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

Segundo Piso:
Conformado por los siguientes ambientes: Una oficina Administrativa, S.S.H.H. y Escalera que comunica al tercer piso.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, una escalera de concreto armado, piso de loseta, puertas de madera y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, teléfono.

Segundo Piso	:	43.89 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	10 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

Tercer Piso:
Conformado por los siguientes ambientes: Oficina VHF, y una escalera que comunica al cuarto piso.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, una escalera metálica que conduce al cuarto piso, piso vinílico, puerta de madera y ventanas aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, teléfono.

Tercer Piso	:	26.98 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	10 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

Cuarto Piso:
Conformado por el siguiente ambiente: Una cabina de torre de control.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso vinílico cubierto con tapizón, puertas y ventanas aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas, sistema de teléfonia.

Cuarto Piso	:	29.70 m2
Antigüedad de la Construcción	:	10 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

2 CUARTEL S.E.I. (Plano SPHY-02-03)

Está conformada por los siguientes ambientes:

Primer piso :
Consta de un Estacionamiento, Servicios Higiénicos y Vestidor, una Sala de Usos Múltiples y Oficina.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras con base de cimiento corrido, columnas y vigas de concreto armado, techos de eternit sobre viguetas metálicas muros de albañilería de ladrillo de arcilla tipo caravista asentada con mortero cemento-arena (caravista), piso de cemento pulido, puertas interiores de madera y principal metálica, ventanas de aluminio y vidrios templado, aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área construida	:	147.50 m^2.
Antigüedad de la construcción	:	1 año.
Estado de Conservación	:	Bueno.

3 CISTERNA (Plano SPHY-02-03)

Edificación conformada por cuatro muros de concreto armado y que se encuentran por debajo del nivel ±0.00 m.

Área Construida	:	13.56 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	1 año.
Estado de Conservación	:	Buena.

4 D.M.A., GARAJE RCCI., ALMACEN, CAFETERIA, ARCHIVO DOCUMENTARIO, ALMACEN DE CONSTRUC.- BAÑO.

Edificación de un piso conformada por seis ambientes que sirven de Cafeteria, Archivo de Documentario, D.M.A., Garaje SEI, Almacén, Almacén de construcción.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo con tijerales de madera y cobertura de eternit, muros de albañileria de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento, puertas metálicas, tartajeo frotachado en muros instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	161.26 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	42 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

5 ADMINISTRACION EX COMISARIA P.N.P. (Plano SPHY-05)

Edificación de un piso conformada por ocho ambientes; dos Oficinas, 4 Dormitorios, Hall y Baño.

Estructuras con base de cimentación corrida, columnas y vigas de amarre de concreto armado, techos de a dos aguas con cobertura de calamina metálica con soportes de madera, muros de albañileria de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido cubierto con vinílico, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	90.90 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	31 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

6 TANQUE ELEVADO (1) (Plano SPHY-P.DT-06 y 10)

Construcción de un piso con un solo ambiente llamado tanque elevado.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Construcción conformada por cuatro columnas de concreto armado y muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior.

Área Construida	:	5.85 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	42 años
Estado de Conservación	:	Regular.

7 POZA DE ASFALTO (SPHY-P.DT.07)

Construcción de un piso, destinado para almacén de asfalto.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:

Albañilería confirmada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento - arena, techo de viguetas de madera rústica con cobertura de calamina metálica.

Área Construida	:	40.30 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	39 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

8 CASETA N.D.B.(Plano SPHY-P.DT-08)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado Caseta N.D.B.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso cemento pulido, puertas y ventanas de madera, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	27.02 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	41 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

9 DEPOSITO DE COMBUSTIBLE, SALA DE TRASMISION SALA DE GRUPOS ELECTROGENOS (Plano SPHY-P.DT-09)

Edificación de un piso conformado por cuatro ambientes; un Depósito de Combustible, un Baño, Sala de Transmisión y una Sala de Grupos Electrógenos.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso cemento pulido, puertas y ventanas de madera corriente, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	87.02 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	37 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

10 TANQUE ELEVADO (2) (Plano SPHY-P.DT.06 Y 10)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado tanque elevado.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción conformada por cuatro columnas de concreto armado, muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior.

Área Construida	:	2.40 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	37 años
Estado de Conservación	:	Regular

11 ANTENA N.D.B.

12 ANEMOMETRO

13 INDICADOR DE VIENTO

OTRAS INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje
   Longitud : 2,500.00 m
   Ancho : 45.00 m
   Superficie de Rodadura : Asfalto
   PCN : 28 F/C/X/T
   Estado de Conservación : Muy Bueno

2) Plataforma de Aeronaves
   Dimensiones : 95.00 m x 80.00 m
   Superficie de Rodadura : Asfalto
   Estado de Conservación : Muy Bueno

3) Calle de Rodaje
   Dimensiones : 33.70 m x 23.00 m
   Superficie de Rodadura : Asfalto
   Estado de Conservación : Muy Bueno

4) Márgenes Laterales
   Dimensiones 2,628.70 m x 3.00 m (ambos lados del área de movimiento de aeronaves)
   Superficie de Rodadura: Asfalto
   Estado de Conservación: Muy Bueno

5) Playa de Estacionamiento de Vehículos
   Dimensiones : 65.00 m x 40.00 m
   Superficie de Rodadura: Nivelado y Afirmado
   Estado de Conservación: Buena

6) Acceso a la Estación del SEI
   Dimensiones : 112.65 m2
   Superficie de Rodadura: Carpeta Asfáltica de 3"
   Estado de Conservación: Buena

7) Cerco Perimétrico Provisional de 7,320.28 m de postes de concreto y Alambre de púas.
   Cerco Perimétrico de Malla Metálica de 570.00 m en buen estado
   Cerco de malla Metálica y Columnas de concreto.

Fecha de actualización: Junio 2009

AEROPUERTO INTERNACIONAL "ALFREDO RODRIGUEZ BALLON" DE LA CIUDAD DE AREQUIPA

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimétrico del terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" de la ciudad de Arequipa, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.(CORPAC S.A.).

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SAN 2221 (Servicio Aerofotográfico Nacional), que se encuentra en una losa de concreto ubicada en la plataforma de aeronaves, dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Arequipa.

Con respecto al B.M. de control vertical se ha realizado una nivelación geométrica cerrada con el B.M. oficial, ubicado al costado de las instalaciones de Meteorología de CORPAC, a partir del cual se ha llevado la cota a la plataforma de la Torre de Control y a ambas cabeceras de la pista de aterrizaje.

CORPAC S.A es propietaria de los terrenos del Aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Arequipa, de la siguiente forma:

4'065,960.00 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 167047 que continúa en la Partida Electrónica N° 04006529.

Área Total Inscrita : 4,065,960. m2

Así mismo la Corporación tiene en posesión terrenos cedidos en uso por la Municipalidad Provincial de Arequipa y correspondientes a: 69,709.074 m2 terreno ocupado por el sistema de luces de aproximación.

2.- UBICACION

El Aeropuerto Internacional "Alfredo Rodríguez Ballón" se encuentra ubicado al noroeste de la ciudad de Arequipa, en el Distrito de Cerro Colorado, Provincia de Arequipa, Departamento de Arequipa.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS (Plano SPQU-PE)

Por el Norte: Lados (59-58A, 58A- 58, 58-57, 57-56)

Con una línea quebrada de cuatro tramos, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "59" de coordenadas WGS 84, UTM N=8'192,448.7764, E=224,636.8948 sé continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 89.26 m. hasta encontrar el vértice "58A" de coordenadas UTM N=8'192,459.4885, E=224,725.5117.

Del vértice "58A" de coordenadas UTM N=8'192,459.4885, E=224,725.5117 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 780.15 m hasta encontrar el vértice "58" de coordenadas UTM N=8'192,553.1128, E=225,500.0279.

Del vértice "58" de coordenadas UTM N=8'192,553.1128, E=225,500.0279 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 100.00 m hasta encontrar el vértice "57" de coordenadas UTM N=8'192,555.7651, E=225,599.9927.

Del vértice "57" de coordenadas UTM N=8'192,555.7651, E=225,599.9927 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 669.80 m hasta encontrar el vértice "56" de coordenadas UTM N=8'192,540.8226, E=226,269.6260.

Por el Este: Lados (56-55, 55-54, 54-53, 53-52, 52-51, 51-50, 50-49, 49-48, 48-47A, 47A-47, 47-46, 46-45, 45-44, 44-43, 43-42, 42-41, 41-40, 40-39, 39-38, 38-37.)

Con una línea quebrada de veinte tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y CORPAC S.A.

Partiendo del vértice "56" de coordenadas UTM N=8'192,540.8226, E=226,269.6260 sé continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 15.84 m hasta encontrar el vértice "55" de coordenadas UTM N=8'192,538.4442, E=226,285.2862.

Del vértice "55" de coordenadas UTM N=8'192,538.4442, E=226,285.2862 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 17.09 m hasta encontrar el vértice "54" de coordenadas UTM N=8'192,534.2659, E=226,301.8567.

Del vértice "54" de coordenadas UTM N=8'192,534.2659, E=226,301.8567 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 25.42 m hasta encontrar el vértice "53" de coordenadas UTM N=8'192,525.0384, E=226,325.5477.

Del vértice "53" de coordenadas UTM N=8'192,525.0384, E=226,325.5477 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 624.79m hasta encontrar el vértice "52" de coordenadas UTM N=8'192,203.1246, E=226,861.0214.

Del vértice "52" de coordenadas UTM N=8'192,203.1246, E=226,861.0214 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 7.87 m. hasta encontrar el vértice "51" de coordenadas UTM N=8'192,197.2620, E=226,866.2782.

Del vértice "51" de coordenadas UTM N=8'192,197.2620, E=226,866.2782 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 132.50 m. hasta encontrar el vértice "50" de coordenadas UTM N=8'192,087.6530, E=226,940.7235.

Del vértice "50" de coordenadas UTM N=8'192,087.6530, E=226,940.7235 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 7.80 m. hasta encontrar el vértice "49" de coordenadas UTM N=8'192,080.1232, E=226,942.7743.

Del vértice "49" de coordenadas UTM N=8'192,080.1232, E=226,942.7743 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 165.34 m. hasta encontrar el vértice "48" de coordenadas UTM N=8'191,914.8129, E=226,939.6917.

Del vértice "48" de coordenadas UTM N=8'191,914.8129, E=226,939.6917 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 7.39 m. hasta encontrar el vértice "47A" de coordenadas UTM N=8'191,907.7693, E=226,937.4655.

Del vértice "47A" de coordenadas UTM N=8'191,907.7693, E=226,937.4655 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 109.47 m. hasta encontrar el vértice "47" de coordenadas UTM N=8'191,803.3884, E=226,904.4760.

Del vértice "47" de coordenadas UTM N=8'191,803.3884, E=226,904.4760 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 95.00 m. hasta encontrar el vértice "46" de coordenadas UTM N=8'191,723.7618, E=226,956.2892.

Del vértice "46" de coordenadas UTM N=8'191,723.7618, E=226,956.2892 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 44.24 m. hasta encontrar el vértice "45" de coordenadas UTM N=8'191,679.5395, E=226,955.1514.

Del vértice "45" de coordenadas UTM N=8'191,679.5395, E=226,955.1514 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 173.64 m. hasta encontrar el vértice "44" de coordenadas UTM N=8'191,515.0387, E=226,899.5536.

Del vértice "44" de coordenadas UTM N=8'191,515.0387, E=226,899.5536 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 15.84 m. hasta encontrar el vértice "43" de coordenadas UTM N=8'191,499.7282, E=226,895.4752.

Del vértice "43" de coordenadas UTM N=8'191,499.7282, E=226,895.4752 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 24.03 m. hasta encontrar el vértice "42" de coordenadas UTM N=8'191,477.3273, E=226,886.7676.

Del vértice "42" de coordenadas UTM N=8'191,477.3273, E=226,886.7676 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 78.57 m. hasta encontrar el vértice "41" de coordenadas UTM N=8'191,400.0558, E=226,872.5357.

Del vértice "41" de coordenadas UTM N=8'191,400.0558, E=226,872.5357 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 2.71 m. hasta encontrar el vértice "40" de coordenadas UTM N=8'191,397.5857, E=226,871.4259.

Del vértice "40" de coordenadas UTM N=8'191,397.5857, E=226,871.4259 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 3.81 m. hasta encontrar el vértice "39" de coordenadas UTM N=8'191,395.1554, E=226,868.4862.

Del vértice "39" de coordenadas UTM N=8'191,395.1554, E=226,868.4862 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 138.13 m. hasta encontrar el vértice "38" de coordenadas UTM N=8'191,349.7590, E=226,738.0269.

Del vértice "38" de coordenadas UTM N=8'191,349.7590, E=226,738.0269 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 22.00 m. hasta encontrar el vértice "37" de coordenadas UTM N=8'191,359.8691, E=226,718.4877.

Por el Sur: Lados (37-36, 36-35, 35-33, 33-F6, F6-F7, F7-F8)

Con una línea quebrada de seis tramos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y carretera Arequipa-Yura.

Partiendo del vértice "37" de coordenadas UTM N=8'191,359.8691, E=226,718.4877 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 814.35 m hasta encontrar el vértice "36" de coordenadas UTM N=8'190,820.2657, E=226,108.5765.

Del vértice "36" de coordenadas UTM N=8'190,820.2657, E=226,108.5765 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 722.17 m hasta encontrar el vértice "35" de coordenadas UTM N=8'190,336.5407, E=225,572.3498.

Del vértice "35" de coordenadas N=8'190,336.5407, E=225,572.3498 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 405.44 m hasta encontrar el vértice "33" de coordenadas UTM N=8'190,642.3992, E=225,306.2098.

Del vértice "33" de coordenadas N=8'190,642.3992, E=225,306.2098 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 3.50 m hasta encontrar el vértice "F6" de coordenadas UTM N=8'190,644.6958, E=225,308.8509.

Del vértice "F6" de coordenadas N=8'190,644.6958, E=225,308.8509 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 564.35 m hasta encontrar el vértice "F7" de coordenadas UTM N=8'191,070.5629, E=224,938.5462.

Del vértice "F7" de coordenadas N=8'191,070.5629, E=224,938.5462 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 212.19 m hasta encontrar el vértice "F8" de coordenadas UTM N=8'191,230.7433, E=224,799.3864.

Por el Oeste: Lados (F8-F9, F9-32, 32-31, 31-30, 30-29, 29-28, 28-27, 27-26, 26-25, 25-24, 24-23, 23-22, 22-21, 21-20, 20-19, 19-18, 18-17, 17-16, 16-15, 15-14, 14-13, 13-12, 12-11, 11-14, 14-13, 13-12, 12-11, 11-10, 10-09, 09-08, 08-07, 07-HCO6, HCO6-HCO4, HCO4-HC03, HC03-H2A, H2A-01, 01-64, 64-63, 63-62, 62-61, 61-60, 60-59)

Con una línea quebrada de cuarenta y dos tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros, carretera Arequipa-Yura y terrenos cedidos en uso a CORPAC S.A.

Partiendo del vértice "F8" de coordenadas UTM N=8'191,230.7433, E=224,799.3864 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 91.61 m hasta encontrar el vértice "F9" de coordenadas UTM N=8'191,298.6889, E=224,737.9378.

Del vértice "F9" de coordenadas N=8'191,298.6889, E=224,737.9378 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 33.11 m hasta encontrar el vértice "32" de coordenadas UTM N=8'191,321.7926, E=224,714.2227

Del vértice "32" de coordenadas N=8'191,321.7926, E=224,714.2227 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 26.79 m hasta encontrar el vértice "31" de coordenadas UTM N=8'191,340.2618, E=224,694.8208.

Del vértice "31" de coordenadas N=8'191,340.2618, E=224,694.8208 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 14.76 m hasta encontrar el vértice "30" de coordenadas UTM N=8'191,349.4602, E=224,683.2754.

Del vértice "30" de coordenadas N=8'191,349.4602, E=224,683.2754 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 12.51 m hasta encontrar el vértice "29" de coordenadas UTM N=8'191,356.9684, E=224,673.2728.

Del vértice "29" de coordenadas N=8'191,356.9684, E=224,673.2728 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 13.90 m hasta encontrar el vértice "28" de coordenadas UTM N=8'191,365.0013, E=224,661.9245.

Del vértice "28" de coordenadas N=8'191,365.0013, E=224,661.9245 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 17.85 m hasta encontrar el vértice "27" de coordenadas UTM N=8'191,374.8208, E=224,647.0153.

Del vértice "27" de coordenadas N=8'191,374.8208, E=224,647.0153 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 11.25 m hasta encontrar el vértice "26" de coordenadas UTM N=8'191,380.3416, E=224,637.2147.

Del vértice "26" de coordenadas N=8'191,380.3416, E=224,637.2147 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 15.97 m hasta encontrar el vértice "25" de coordenadas UTM N=8'191,387.6891, E=224,623.0324

Del vértice "25" de coordenadas N=8'191,387.6891, E=224,623.0324 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 13.64 m hasta encontrar el vértice "24" de coordenadas UTM N=8'191,393.4631, E=224,610.7563.

Del vértice "24" de coordenadas N=8'191,393.4631, E=224,610.7563 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 15.32 m hasta encontrar el vértice "23" de coordenadas UTM N=8'191,399.4937, E=224,596.5981.

Del vértice "23" de coordenadas N=8'191,399.4937, E=224,596.5981 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 14.07 m hasta encontrar el vértice "22" de coordenadas UTM N=8'191,404.4328, E=224,583.4274.

Del vértice "22" de coordenadas N=8'191,404.4328, E=224,583.4274 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 12.06 m hasta encontrar el vértice "21" de coordenadas UTM N=8'191,408.0432, E=224,571.9197.

Del vértice "21" de coordenadas N=8'191,408.0432, E=224,571.9197 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 13.36 m hasta encontrar el vértice "20" de coordenadas UTM N=8'191,411.3579, E=224,558.9802.

Del vértice "20" de coordenadas N=8'191,411.3579, E=224,558.9802 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 11.13 m hasta encontrar el vértice "19" de coordenadas UTM N=8'191,413.5658, E=224,548.0673.

Del vértice "19" de coordenadas N=8'191,413.5658, E=224,548.0673 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 8.01 m hasta encontrar el vértice "18" de coordenadas UTM N=8'191,414.6685, E=224,540.1399.

Del vértice "18" de coordenadas N=8'191,414.6685, E=224,540.1399 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 9.39 m hasta encontrar el vértice "17" de coordenadas UTM N=8'191,415.9622, E=224,530.8395.

Del vértice "17" de coordenadas N=8'191,415.9622, E=224,530.8395 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 380.42 m hasta encontrar el vértice "HG" de coordenadas UTM N=8'191,429.2943, E=224,150.6486.

Del vértice "HG" de coordenadas N=8'191,429.2943, E=224,150.6486 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 46.29 m hasta encontrar el vértice "15" de coordenadas UTM N=8'191,466.1373, E=224,122.6187.

Del vértice "15" de coordenadas N=8'191,466.1373, E=224,122.6187 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 22.26 m hasta encontrar el vértice "14" de coordenadas UTM N=8'191,483.1858, E=224,108.3069.

Del vértice "14 de coordenadas N=8'191,483.1858, E=224,108.3069 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 14.24 m hasta encontrar el vértice "13" de coordenadas UTM N=8'191,497.2856, E=224,106.3455.

Del vértice "13" de coordenadas N=8'191,497.2856, E=224,106.3455 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 14.04 m hasta encontrar el vértice "12" de coordenadas UTM N=8'191,509.7663, E=224,112.7842.

Del vértice "12" de coordenadas UTM N=8'191,509.7663, E=224,112.7842 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 1.37 m hasta encontrar el vértice "11" de coordenadas UTM N=8'191,511.1263, E=224,112.5940

Del vértice "11" de coordenadas UTM N=8'191,511.1263, E=224,112.5940 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 53.60 m hasta encontrar el vértice "10" de coordenadas UTM N=8'191,532.6911, E=224,063.5217

Del vértice "10" de coordenadas UTM N=8'191,532.6911, E=224,063.5217 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 66.61 m hasta encontrar el vértice "9" de coordenadas UTM N=8'191,568.2152, E=224,007.1780

Del vértice "9" de coordenadas UTM N=8'191,568.2152, E=224,007.1780 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 80.69 m hasta encontrar el vértice "8" de coordenadas UTM N=8'191,553.9869, E=223,927.7495

Del vértice "8" de coordenadas UTM N=8'191,553.9869, E=223,927.7495 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 183.78 m hasta encontrar el vértice "7" de coordenadas UTM N=8'191,526.8578, E=223,745.9824

Del vértice "07" de coordenadas N=8'191,526.8578, E=223,745.9824 se continua en línea recta en dirección sur con una distancia de 48.48 m hasta encontrar el vértice "HCO6" de coordenadas UTM N=8'191,480.6263, E=223,731.3872.

Del vértice "HCO6" de coordenadas N=8'191,480.6263, E=223,731.3872 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 180.67 m hasta encontrar el vértice "HCO4" de coordenadas UTM N=8'191,580.2265, E=223,580.6518.

Del vértice "HCO4" de coordenadas N=8'191,580.2265, E=223,580.6518 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 203.57 m hasta encontrar el vértice "HCO3" de coordenadas UTM N=8'191,736.1303, E=223,711.5481.

Del vértice "HCO3" de coordenadas N=8'191,736.1303, E=223,711.5481 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 92.04 m hasta encontrar el vértice "H2A" de coordenadas UTM N=8'191,794.4135, E=223,782.7773.

Del vértice "H2A" de coordenadas N=8'191,794.4135, E=223,782.7773 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 7.17 m hasta encontrar el vértice "H2" de coordenadas UTM N=8'191,799.0012, E=223,788.2907.

Del vértice "H2" de coordenadas N=8'191,799.0012, E=223,788.2907 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 88.68 m hasta encontrar el vértice "01" de coordenadas UTM N=8'191,823.7709, E=223,873.4396.

Del vértice "01" de coordenadas N=8'191,823.7709, E=223,873.4396 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 133.08 m hasta encontrar el vértice "64" de coordenadas UTM N=8'191,847.9333, E=224,004.3059.

Del vértice "64" de coordenadas N=8'191,847.9333, E=224,004.3059 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 26.65 m hasta encontrar el vértice "63" de coordenadas UTM N=8'191,857.1713, E=224,029.3028.

Del vértice "63" de coordenadas N=8'191,857.1713, E=224,029.3028 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 135.24 m hasta encontrar el vértice "62" de coordenadas UTM N=8'191,915.2003, E=224,151.4616.

Del vértice "62" de coordenadas N=8'191,915.2003, E=224,151.4616 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 29.95 m hasta encontrar el vértice "61" de coordenadas UTM N=8'191,934.1928, E=224,174.6246.

Del vértice "61" de coordenadas N=8'191,934.1928, E=224,174.6246 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 16.44 m hasta encontrar el vértice "60" de coordenadas UTM N=8'191,944.3980, E=224,187.5139.

Del vértice "60" de coordenadas N=8'191,944.3980, E=224,187.5139 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 675.53 m hasta encontrar el vértice "59" de coordenadas UTM N=8'192,448.7764, E=224,636.8948, cerrándose en este punto la poligonal.

Área de Levantamiento Topográfico: 4'104,000.17 m2 o 410.400017 Has

Área Inscrita : 4'065,960.00 m2 o 406.6596 Has

Diferencia: 38,040.17 m2 (Dentro del rango de tolerancia, Directiva N° 01-2008-SNCP/CNC del 29.08.2008)
Plano SPQU-PER de fecha marzo 2009-06-17

4.- EDIFICACIONES

1.- Terminal de Pasajeros.
2.- Torre de Control.
3.- Caseta de Bombeo de agua.
4.- Comisaría PNP
5.- Almacenes.
6.- Grifo de Combustible.
7.- Comedor Trabajadores.
8.- Servicios Higiénicos.
9.- Caseta de Control.
10.- Antiguo Hangar-PNP
11.- Losa Deportiva.
12.- Sala Transmisores.
13/14.- Taller y Sala de Mecánica.
15.- Vivienda Funcionarios.
16.- Sala TX-RX Laboratorio Electrónica.

17.- Vivienda Guardián.
18/19.- Bloque Sanitario-Incinerador.
20.- Base SEI.
21.- Caseta Transformador SEI.
22.- Cisterna SEI.
23.- Poza Asfáltica.
24.- Sub-Estación Eléctrica.
25.- Caseta Glide Slope.
26.- Caseta Equipo Receptores.
27.- Sala Receptores.
28.- Poza de Agua.
29.- Tanque Elevado.
30.- Cisterna.
31.- Vivienda Guardianía y Almacén.
32.- Poza de Agua.
33.- Caseta Gas Hidrogeno.
34.- Almacenes.
35.- Caseta de Control.
36.- Sub-estación Eléctrica.
37.- PetroPerú.
38.- Caseta de Control.
39.- Caseta de Control.
40.- Caseta de Bombeo y cisterna.
41.- Caseta de Peaje

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES DEL AEROPUERTO EN GENERAL

1 TERMINAL DE PASAJEROS (Plano SPQU-P.DT-01)

Edificio de dos pisos, se conforma por los siguientes ambientes:

Primer Piso.- Ingreso, Sala de Espera, 6 Stand, 4 Tiendas Comerciales, SSHH Damas, SSHH hombres, SERPOST, TUUA, Oficina, Sala de Llegada, Escalera, 2 SSHH, Oficina de Aduanas, Sala de Prensa, Puesto Policial, Sanidad, Sala Ultima de Espera, 2 Tiendas, SSHH Damas, SSHH Hombres, Depósito, Bar, Sala VIP, Información Turística, Oficina Seguridad del Aerop., Control, Hall Principal, 8 Tiendas, Informes, SSHH Damas, SSHH Hombres, Escalera, 2 Depósitos, 6 Oficinas Cias Aéreas Zona de Counters, Escalera, Comunicaciones, Meteorología, AIS, SH, Ascensor, Secretaria, Salón VIP.

Segundo Piso .-Terraza, Cafeteria, Cocina, 2 Depósitos, Baño, Escalera, SSHH Damas, SSHH Hombres, Sala MDF, Sala Grabaciones, Ascensor, SH, Sala REDAP, Jefatura de Aeropuerto, 3 Oficinas administrativas

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de columnas y vigas de concreto, techos aligerados tipo bóveda, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de terrazo, puertas de aluminio y vidrio, mamparas y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, muros enchapados con sillar, baños con aparatos sanitarios de color, revestimiento de paredes de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistema de perifoneo, teléfono.

Área construida :

Primer Piso	:	3,267.93 m^2.
Mezzanine	:	725.53 m^2.
Área Total Construida	:	3,993.46 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

2 TORRE CONTROL (Plano SPQU-P.DT.02)

Está conformada por los siguientes ambientes:
Tercer Piso : Sala para equipo REDAP y ascensor
Cuarto piso : Sala para equipo AFTN y ascensor
Quinto piso : Sala para equipo VHF y ascensor
Sexto piso : Sala de Descanso con baño
Séptimo piso : Torre de control.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras a base de columnas y vigas soleras de concreto, con muros de muros de albañilería enchapados con sillar, techos aligerados, escaleras de concreto, pisos de terrazo, puertas de aluminio, ventanas de aluminio y vidrios polarizados, aparatos sanitarios de color, baños enchapado con mayólica de color, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área construida	:	
Tercer piso	:	40.96 m^2.
Cuarto piso	:	40.96 m^2.
Quinto piso	:	40.96 m^2.
Sexto piso	:	40.96 m^2.
Sétimo piso	:	40.96 m^2.
Área construida total	:	204.80 m^2.
Antigüedad de la construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

3 CASETA DE BOMBEO DE AGUA y CISTERNA (Plano SPQU-P.DT.03)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Caseta de bombeo.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo aligerado, muros de albañilería, piso de cemento, puertas y ventanas de metal, muros enchapados en sillar , instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	64.35 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

4 COMISARIA PNP (Plano SPQU-P.DT.04)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Oficina, Oficina de Comisario, Pasadizo, Dormitorio, Baño, Archivo, Archivadores, Pasadizo y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo aligerado de concreto armado, muros de albañilería, piso vinílico, puertas madera y ventanas de metal, Baños con aparatos sanitarios de losa y zócalos con mayólica blanca, muros enchapados en sillar, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	108.06 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

5 ALMACENES (Plano SPQU-P.DT-05)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Casa de Fuerza, Sub-Estación Eléctrica, tres Oficinas y doce almacenes.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y soleras de concreto armado, techo de tijerales metálicos y cobertura de calamina, muros de albañilería, piso de cemento pulido y concreto, revestimiento de muros con sillar, puertas y ventanas metálicas, baños de aparatos sanitarios de color blanco, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	1,653.27 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	30 años
Estado de Conservación	:	Bueno

6 GRIFO DE COMBUSTIBLE (plano SPQU-P.DT.06)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Tanque 1, Tanque 2 y Surtidores.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto, muros de albañilería, techo de losa aligerada, piso de cemento pulido, puertas de triplay, instalaciones eléctricas empotradas y dos surtidores.

Área Construida	:	26.25 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	25 años
Estado de Conservación	:	Regular

7 COMEDOR TRABAJADORES (plano SPQU-P.DT.07)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Comedor, Cocina y 2 Depósitos.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y muros de albañilería, techo de calamina apoyada en los muros, piso de cemento pulido, puertas contraplacadas y ventanas de madera, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	82.97 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	29 años
Estado de Conservación	:	Regular

8 SERVICIOS HIGIENICOS (Plano SPQU-P.DT.08)

Construcción de un piso, conformada por un ambiente: Baño

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de loseta, puertas y ventanas metálicas, aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	10.83 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	9 años.
Estado de Conservación	:	Malo

9 CASETA DE CONTROL (Costado del comedor)(Plano SPQU-P.DT.09)

Edificación de un solo piso, conformada por un solo ambiente: Garita de Control.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción de muros albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo aligerado de concreto armado, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, vidrios simples traslucidos, muros tartajeados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	7.29 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

10 ANTIGUO HANGAR-PNP (Plano SPQU-P.DT.10)

Edificación de un solo piso, conformada por los ambientes siguientes: 2 Dormitorios, Baño, Oficina y Antiguo Hangar.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción de base de columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales metálicos y con cubierta de calamina metálica, muros de calamina metálica, piso de cemento pulido, con instalaciones eléctricas expuestas.

Área Construida	:	252.08 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

11 LOSA DEPORTIVA (Plano SPQU-P.DT-11)

Edificación conformada por una losa de concreto.

Área Construida	:	720.00 m^2.
Antigüedad	:	18 años
Estado de conservación	:	Regular

12 SALA TRANSMISORES (Plano SPQU-P.DT.12)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Oficina, tres Salas y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de aligerado de concreto armado, piso vinílico, puertas contraplacadas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica de color blanco e instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	147.57 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

13-14 TALLER Y SALA DE MECANICA (Plano SPQU-P.DT.13/14)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Taller de Mecánica, Sala de Mecánica y Sub Estación.

Con las características constructivas siguientes:
Taller de mecánica: estructura a base de columnas y vigas de concreto, techo de calamina apoyada en los muros, piso de cemento pulido.
Sala de mecánica: estructuras base de columnas y vigas de concreto, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas metálicas, e instalaciones eléctricas empotradas.

Área Total Construida	Taller	:	60.35 m^2.
	Sala Mecánica	:	36.47 m2
Antigüedad de la Construcción		:	30 y 29 años.
Estado de Conservación		:	Regular.

15 VIVIENDA DE FUNCIONARIOS (Plano SPQU-P.DT.15)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Sala-Comedor, Cocina, tres Dormitorios, dos Baños y Patio.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada inclinada de concreto armado, muros de albañilería, piso loseta vinílica, superficie de ladrillo caravista, baños con aparatos sanitarios blancos, zócalos de mayólica blanca parcial, puertas contraplacadas de madera, ventanas metálicas, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	118.50 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

16 SALA TX-RX LABORATORIO ELECTR. (Plano SPQU-P.DT.16)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Laboratorio 1, Laboratorio 2, Laboratorio 3, Laboratorio 4, Baño y Depósito.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería, piso losa vinílica, superficie de ladrillo

caravista, baños con aparatos sanitarios de losa blancos con mayólica blanca, puertas contra placadas, ventanas metálicas, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	115.41 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno

17 VIVIENDA GUARDIAN (Plano SPQU-P.PT.17)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Sala, Comedor, Tres Dormitorios y dos Baños.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura con muros de tabiques de madera y triplay, falso cielo de triplay, techo de tijerales de madera y cobertura de eternit, piso cemento pulido cubierto con tapizón, puertas y ventanas madera corriente, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y mayólica blanca parcial, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	67.38 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

18-19 BLOQUE SANITARIO-INCINERADOR (Plano SPQU-P.PT.18-19)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente:
Incinerador, Área de Carga y Descarga, Patio de Maniobras
Bloque Sanitario: Área de Contenedores, Almacén, Oficina con baño, Local Sanitario.

Con las características constructivas siguientes:
Bloque Sanitario: Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de calamina, piso de cemento pulido, puertas contraplacadas de madera, ventanas de fierro, baño con aparatos sanitario de losa blanca, con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
Incinerador: Estructura a base de columnas y vigas de madera, techo de calamina metálica, piso de cemento pulido, instalaciones eléctricas expuestas, incluye equipos.

Área Construida	:	
Incinerador	:	42.22 m^2.
Bloque Sanitario	:	125.68 m^2.
Área Total Construida	:	167.90 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	6 años
Estado de Conservación	:	Bueno.

20 BASE SEI (Rescate) (Plano SPQU-P.DT.20)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Dos Estacionamientos para ECI, Zona de Extintores, Oficina, SSHH, Almacén, Depósito, Sala de Usos Múltiples, Estar, Dormitorio (vestuarios) y Servicios Higiénicos.

Con las características constructivas siguientes:
Estacionamientos: estructura a base de columnas y vigas metálicas, techo de correas metálicas y cobertura metálica, piso de concreto, instalaciones eléctricas expuestas.

Oficina: estructura a base de columnas y vigas de concreto, muros de albañilería, techos de calaminón T, piso de cemento pulido, ventanas de fierro, puertas contraplacadas, baños con aparatos de losa blanca con mayólica blanca, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	276.80 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	4 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

21 CASETA TRANSFORMADOR SEI (Plano SPQU-P.DT.21)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado Caseta.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de columnas y vigas de concreto, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, muros de albañilería, puertas metálicas, revestimiento tarrajeado, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	4.40 m2
Antigüedad	:	4 años
Estado de Conservación	:	Bueno

22 CISTERNA SEI (Plano SPQU-P.DT.22)

Estructura utilizada para el abastecimiento de agua de los vehículos del SEI.

Con las características constructivas siguientes:
Esta conformada por una losa fondo, muros y losa tapa de concreto armado, tartajeo impermeable de muros interiores y fondo, incluye electrobomba centrifuga de agua, tuberías de fierro expuestas e instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.-

Área Construida	:	15.00m2
Antigüedad	:	4 años
Estado de Conservación	:	Bueno

23 POZA ASFALTICA (Plano SPQU-P.DT.23)

Construcción de un piso conformada por los siguientes ambientes:
Poza Asfáltica 1 y Poza Asfáltica 2.

Con las características constructivas siguientes:
Poza asfáltica 1: Estructura de muros de albañilería, techo de vigas y correas de madera, techo de calamina.
Poza asfáltica 2: Poza de concreto sin cubierta.

Área Construida	:	107.31 m^2.
Antigüedad	:	25 años
Estado de Conservación	:	Regular

24 SUB-ESTACION ELECTRICA (Plano SPQU.P.DT.24)

Construcción de un piso conformado por un solo ambiente denominado:
Sub-Estación Eléctrica.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada concreto armado, muros de albañilería, piso de cemento pulido, puerta de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	7.73 m^2
Estado de conservación	:	Regular

25 CASETA GLIDE SLOPE (Plano SPQU-P.DT.25)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Caseta Glide Slope.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de planchas metálicas, apoyada sobre cuatro dados de concreto.

Área Construida	:	9.59 m^2.
Antigüedad	:	2 años
Estado de Conservación	:	Buena

26 CASETA EQUIPOS RECEPTORES (Plano SPQU-P.DT.26)

Construcción de un piso, conformada por un solo ambiente denominado Caseta de Equipos Receptores.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de columnas y vigas de concreto, muros de albañilería, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, puertas contraplacadas de madera y ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	18.40 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

27 CASETA RECEPTORES (Plano SPQU-P.DT.27)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Sala de Equipos, 2 Oficinas y SH.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso vinílico, puertas metálicas y de madera, ventanas metálicas, baños aparatos de lasa vitrificada blanca y zócalos con mayólica de color blanco, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	96.28 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años
Estado de Conservación	:	Bueno

28 POZA DE AGUA (Plano SPQU-P.DT.28)

Construcción conformada por muros de albañileria tarrajeados.

Área Construida	:	5.83 m^2.

29 TANQUE ELEVADO (zona receptores)(plano SPQU-P.DT.29)

Construcción constituida por columnas de concreto, vigas de amarre, losa de concreto, tanque de eternit e instalaciones vistas.

Área Construida	:	4.43 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Bueno

30 CISTERNA (zona receptores)(plano SPQU-P.DT.30)

Construcción conformada por cisterna de concreto, tapa metálica.

Área Construida	:	13.09 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Buena

31 VIVIENDA GUARDIANIA Y ALMACEN (Plano SPQU-P.DT.31)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Tres Dormitorios, Baño, Cocina, SSHH, Sala-Comedor, dos Patios.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de canalón, piso cemento pulido, puertas madera, ventanas metálicas, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, mayólica nacional blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	122.23 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

32 POZA DE AGUA (SPQU-P.DT.32)

Construcción constituida por muros de albañilería tarrajeados.

Área Construida	:	18.49 m^2.

33 CASETA GAS HIDROGENO (Plano SPQU-P.DT.33)

Construcción de un piso, conformada por un solo ambiente denominado Caseta Gas Hidrogeno.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto, muros de albañilería enchapados con sillar, techo de losa aligerada, piso de cemento pulido, puerta metálica, ventanas de fierro, instalaciones eléctricas monofásica sin empotrar.

Área Construida	:	18.00 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años
Estado de Conservación	:	Bueno

34 ALMACENES (Plano SPQU.P.DT.34)

Construcción de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Almacén 1(DMA), Almacén 2, Almacén 3, Almacén 4.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería, piso de cemento pulido, revestimiento de muros con sillar, puertas y ventanas metálicas, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	515.54 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	9 años
Estado de Conservación	:	Bueno

35 CASETA DE CONTROL (Plano SPQU.P.DT.35)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Caseta de control.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción a base de columnas y vigas de concreto, muros albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo aligerado se concreto armado, piso de cemento, puertas de fierro, ventanas de fierro, vidrios grises, muros tarrajeados frotachados, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	7.20 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

36 SUB-ESTACION ELECTRICA (Plano SPQU-P.DT.36)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Sub-estación eléctrica.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción a base de columnas y vigas de concreto, muros albañilería, techo aligerado, piso de cemento pulido, puertas de metal, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	16.56 m^2.
Estado de Conservación	:	Bueno.

37 PETROPERU (SPQU-P.DT.37)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Caseta de Vigilancia, Oficina, Comedor, Baño, Cisterna, Taller, Almacén, Sub estación, Sótano para Bombas, Zona de Tanques, Zona de Recepción, Caseta de Vigilancia, Grupos Electrógenos.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas de concreto, muros de albañilería, techo de calamina sobre viguería metálica, piso de loseta vinílica, ventanas de fierro y puertas contraplacadas,

muros con tarrajeado frotachado y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca parcial, con instalaciones eléctricas empotradas, corriente monofásica.

Área Construida	:	458.05 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	30 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

38 CASETA DE CONTROL PEAJE (ingreso al aeropuerto)(SPQU-P.DT.38)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Caseta de control y baño.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, muros de albañilería, techo aligerado de concreto armado, piso de loseta vinílica, puertas de madera, ventanas de aluminio, vidrios grises, baño con aparatos sanitarios blancos y mayólica blanca con instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	20.09 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años
Estado de conservación	:	Buena

39 CASETA CONTROL (PSQU-P.DT.39))

Edificación de un solo piso, conformada por un solo ambiente denominado Caseta de Control.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, muros de albañilería, techo aligerado, piso de vinílico, carpintería de aluminio en puertas y ventanas, vidrios grises, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	3.65 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	29 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

40 CASETA DE BOMBEO Y CISTERNA (SPQU-P.DT.40)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Caseta de bombeo.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo aligerado de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo, piso de cemento, puertas y ventanas de metal, muros tarrajeados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	13.11 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	2 años
Estado de conservación	:	Buena.

41 CASETA DE PEAJE (playa de estacionamiento)(SPQU-P.DT.41)

Edificación de un piso, conformada de los siguientes ambientes: Caseta de Peaje y Baño.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo aligerado de concreto armado, muros de albañilería, piso vinílico, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados, baño con aparatos sanitarios blancos y zócalos de mayólica blanca e instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	6.95 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	8 años
Estado de Conservación	:	Buena

OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje

Longitud	:	2,980.00 m.
Ancho	:	45.00 m.
Elevación	:	2,540.7312 m (8,335.7323 pies).
Superficie de Rodadura	:	Asfalto.
PCN	:	39 FBXT.
Estado de Conservación	:	Regular.

2) Plataforma

Dimensiones	:	200.00 m x 80.00 m.
Superficie de Rodadura	:	Concreto
Estado de Conservación	:	Bueno.

3) Calle de acceso

Dimensiones	:	190.00 m x 23.00 m.
Superficie de Rodadura	:	Asfalto.
Estado de Conservación	:	Bueno.

4) Calle de rodaje

Dimensiones	:	2,400.00 m x 23.00 m.
Superficie de Rodadura	:	Asfalto.
Estado de Conservación	:	Regular.

5) Playa de Estacionamiento

Dimensiones	:	150mx100m
Superficie de Rodadura:		Asfalto
Estado de Conservación:		Regular

6) Cerco perimétrico

Cerco de albañilería	:	3,115 m

Cerco de postes de concreto con alambre de puas: 1,116 m
Gaviones: 4,231 m
Estado de conservación: Bueno

Fecha de Actualización: Junio 2009

AEROPUERTO "CRL. FAP. ALFREDO MENDIVIL" AYACUCHO

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimétrico del terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto "CRL. FAP. Alfredo Mendivil" de Ayacucho, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SIRGAS del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) que se encuentra ubicado al lado del Abrigo Meteorológico, dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Ayacucho.

Con respecto al B.M. de control vertical se ha realizado una nivelación cerrada con el B.M. oficial, ubicado dentro de las instalaciones de la Transportadora de Gas Perú (T.G.P), a partir del cual se ha llevado la cota a la plataforma de la Torre de Control y a ambas cabeceras de la pista de aterrizaje.

CORPAC S.A. es propietaria de los terrenos del aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Ayacucho, de la siguiente forma:

531,401.96 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 14459 que se traslada a la Ficha N° 1812/020903 que continúa en la Partida Electrónica N° 05000161.

Área Total Inscrita: 531,401.96 m2

2.- UBICACION

El Aeropuerto de Ayacucho "CRL. FAP. Alfredo Mendivil" se encuentra ubicado en la Av. El Ejercito N° 950, en el Distrito Ayacucho, Provincia de Huamanga, Departamento de Ayacucho.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS

Por el Norte: Lado (G-H)

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "G" de coordenadas WGS 84, UTM N=8'546,965.5949, E=586,736.0983 sé continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 100.00 m. hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=8'546,926.8940, E=586,828.3059.

Por el Este: Lados (H-A)

Con una línea quebrada de un tramo recto, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "H" de coordenadas UTM N=8'546,926.8940, E=586,828.3059 sé continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 2,989.20 m hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=8'544,170.6147, E=585,671.4821.

Por el Sur: Lados (A-B)

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "A" de coordenadas UTM N=8'544,170.6147, E=585,671.4821 sé continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 176.20 m hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=8'544,219.6336, E=585,502.2379.

Por el Oeste: Lados (B-C, C-C1, C1-D1,D1-E, E-F, F-G)

Con una línea quebrada de seis tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "B" de coordenadas UTM N=8'544,219.6336, E=585,502.2379 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 1,369.50 m hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=8'545,482.4164, E=586,032.2473.

Del vértice "C" de coordenadas UTM N=8'545,482.4164, E=586,032.2473 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 145.03 m hasta encontrar el vértice "C1" de coordenadas UTM N=8'545,538.5444, E=585,898.5184.

Del vértice "C1" de coordenadas UTM N=8'545,538.5444, E=585,898.5184 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 172.48 m hasta encontrar el vértice "D1" de coordenadas UTM N=8'545,710.5684, E=585,911.1043.

Del vértice "D1" de coordenadas UTM N=8'545,710.5684, E=585,911.1043 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 336.51 m hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=8'546,020.8561, E=586,041.3368

Del vértice "E" de coordenadas UTM N=8'546,020.8561, E=586,041.3368 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 275.00 m hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=8'545,914.4285, E=586,294.9077.

Del vértice "F" de coordenadas UTM N=8'545,914.4285, E=586,294.9077 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 1,140.00 m hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=8'546,965.5949, E=856,736.0983, cerrándose en este punto el polígono.

Área del levantamiento : 534,946.03 m2
Área Inscrita : 531,401.96 m2
Diferencia : 3,544.07 m2(dentro del rango de tolerancia, Directiva N° 01-2008-SNCP/CNC del 29.08.2008)

4.- EDIFICACIONES

14. Terminal de Pasajeros.
15. Modulo de Talleres
16. Vivienda del Jefe de Aeropuerto
17. Ex Caseta de Transmisores (Depósito de servicios)
18. Contenedores
19. Transportadora del Gas de Camisea. (Usuario)

20. Ex Pabellón de Equipos
21. Sala Transmisora, Equipos NDB
22. Comisaría
23. Garita de Control
24. Mercado Artesanal.
25. Cisterna de Agua.
26. Tanque para Combustible
27. Poza de Asfalto 1
28. Poza de Asfalto 2
29. Garita de Vigilancia N° 1
    Garita de Vigilancia N° 2
17 Hangar Los Andes
18 Estac. Combustibles Los Andes
19 Estac. Combustibles COYOT AIR
20 Caseta de Grupos Electrógenos

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES

1. TERMINAL DE PASAJEROS (SPHO –PDT-01)

Edificio de seis pisos conformada por los siguientes ambientes:

Primer piso:
Conformado por los siguientes ambientes: Ingreso, Hall Mostradores, Oficina Jefe Operaciones, AIA-ARO, Sala VIP, Escalera a Torre de Control, SSHH Damas, SSHH Hombres, 2 Tiendas Artesanía, Control de Embarque, Escalera a Segundo piso, 9 Oficinas Administrativas, Sala de Embarque, Sala de Llegada, Enfermería, SH Discapacitados, S.H. Damas, SH. Caballeros.

Segundo piso:
Conformado por los siguientes ambientes: Mezanine, Espigón, Cafetería, Comedor, Cocina y 5 oficinas con SH.

Tercer piso : Oficina Técnica.

Cuarto Piso : Sala de Grabaciones.

Quinto Piso : Sala VHF.

Sexto Piso : Torre de Control.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado inclinados, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de losetas, puertas de madera y aluminio, mamparas y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, zócalos de cerámica decorada, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistema de perifoneo, teléfono y extintor contra incendios.

Área construida :

Primer Piso	:	2,636.08 m2.
Segundo Piso	:	699.01 m2.
Tercer Piso	:	48.00 m2.

Cuarto Piso	:	48.00 m2.
Quinto Piso	:	80.25 m2.
Sexto Piso	:	79.00 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	34 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

2. MODULO DE TALLERES-SEI (SPHO –PDT-02-03)

Edificación de 1 pisos conformada por los siguientes ambientes:
Almacén S.E.I., Oficinas Helioamerica, Oficina, Rescate, Oficina, Vestuario, Sala de Combustible, DMA, Casa de Fuerza, Sub Estación, Taller de Electricidad y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento bruñado coloreado, puertas y ventanas de fierro, vidrio, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	748.44 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	34 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

3. VIVIENDA DEL JEFE DE AEROPUERTO (SPHO –PDT-02-03)

Edificación de 1 pisos conformada por los siguientes ambientes:
Sala-Comedor, Cocina, dos Dormitorios y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento – arena confinada, con columnas de concreto armado, techos de calamina metálica, pisos de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro, muros tarrajeados, aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas empotrar.

Área Construida	:	73.88 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	34 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

4. EX CASETA DE RECEPTORA (SPHO –PDT-04)

Estructura de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, vidrio, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	19.60 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	33 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

5. SALA DE CONTENEDORES (SPHO –PDT-05)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Ambiente de Contenedores, Depósito, Hall, Oficina, Baño, Area de Volteo, Patio de Maniobras.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas y vigas de concreto armado techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de canto rodado, puertas y ventanas de madera, sin revestimiento en paredes, baño con aparatos sanitarios de losa, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	55.20 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	5 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

6. TRANSPORTADORA DEL GAS DE CAMISEA (USUARIO) (SPHO –PDT-06)

Área que se encuentra en cesión en uso a la Transportadora de Gas de Camisea.

Área Construida	:	1,967.02 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	5 años.
Estado de Conservación	:	Muy bueno.

7. EX PABELLÓN DE EQUIPOS (SPHO –PDT-07)

Edificaron de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Dos Almacenes y Ex Sala Transmisora.

Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puerta y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	79.88 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	43 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

8. SALA TRANSMISORA, EQUIPOS NDB (SPHO –PDT-08)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Sala de Transmisores Equipos NDB, Laboratorio Taller Electrónico, Depósito y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena confinada, con columnas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, pisos de cemento pulido, muros tarrajeados, puerta de madera y ventanas de fierro, con instalaciones eléctricas trifásicas empotradas.

Área Construida	:	68.43 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	8 años.
Estado de Conservación	:	Buena.

9 COMISARIA (SPHO –PDT-09)

Construcción de un piso, con un solo ambiente para uso de la comisaría.
Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	26.37 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

10 GARITA DE CONTROL (SPHO –PDT-10)

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado garita de control.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería confinada de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo con cobertura de eternit, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	12.60 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

11 MERCADO ARTESANAL

Estructura de adobe y piedra, techos con cobertura de eternit, ventanas de madera corriente.
Este ambiente se encuentra en estado de abandono.

Área Construida	:	103.36 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	13 años.
Estado de Conservación	:	Muy malo.

12 CISTERNA DE AGUA (SPHO –PDT-12)

Construcción de un piso, de un solo ambiente llamado cisterna.

Con las características constructivas siguientes:
Muros, losas de fondo y techo de concreto armado, tarrajeo impermeable interior, instalaciones sanitarias.

Área Construida	:	30.49 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	33 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

13 DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (SPHO –PDT-13)

Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado tanque subterráneo para combustible.
Muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior.

Área Construida	:	31.06 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	33 años.
Estado de Conservación	:	Bueno

14 POZA DE ASFALTO 1 (SPHO –PDT-14)

Construcción de un piso, destinado para almacén de asfalto.

Con las características constructivas siguientes:
Albañilería confirmada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento - arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica.

Área Construida	:	40.56 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	19 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

15 POZA DE ASFALTO 2 (SPHO –PDT-15)

Construcción de un piso, destinado para almacén de asfalto.

Con las características constructivas siguientes:
Albañilería confirmada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento - arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica.

Área Construida	:	43.00 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

16 GARITA DE VIGILANCIA N°1 (SPHO –PDT-16)
GARITA DE VIGILANCIA N°2

Construcción de un piso, con las características siguientes:

Garita de Vigilancia N°1 ubicada en PV-2 de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento - arena confinada, techo con cobertura de eternit, piso de cemento pulido, ventanas de madera rústica, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	6.10m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Regular

Garita de Vigilancia N°2 ubicada en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento - arena confinada, techo con cobertura de eternit, piso de cemento pulido, ventanas de madera rústica, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	8.20 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

17 HANGAR LOS ANDES - USUARIO (SPHO–P.DT-17)

Edificación de un piso, con un solo ambiente denominado Hangar Estructura aporticada metálica, con cubierta de planchas metálicas, muros de cierre con planchas corrugadas metálicas, piso de concreto.

Área Construida	:	290.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 año

Estado de Conservación : Muy Buena

18 DEPOSITO DE COMBUSTIBLE LOS ANDES (SPHO-P.DT.18)

Edificación de un piso de un solo ambiente denominado Depósito de Combustible Los Andes.

Área Construida : 31.28 m2
Antigüedad de la Construcción : 1 año
Estado de Conservación : Muy Bueno

19 DEPOSITO COMBUSTIBLE COYOT AIR(SPHO.P.DT.19)

Edificación de un piso, con un solo ambiente denominado Depósito de Combustible.

Área Construida : 74.20 m2
Antigüedad de la Construcción : 0 años
Estado de Conservación : Muy Bueno

20 CASETA GRUPOS ELECTROGENOS(SPHO.P.DT.20)

Edificación de un piso, con un solo ambiente denominado Caseta de Grupos Electrógenos.

Área Construida : 25.25 m2
Antigüedad de la Construcción : 1 año
Estado de Conservación : Muy Bueno

21 OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje
   Longitud : 2,800.00 m
   Ancho : 45.00 m
   Elevación : 2,717.90 m (8,917.00 pies)
   Superficie de Rodadura : Asfalto
   PCN : 21 F/B/X/T
   Estado de Conservación : Malo.

2) Plataforma de Aviones
   Dimensiones : 200 m x 100 m
   Superficie de Rodadura : Pavimento Flexible
   Estado de Conservación : Malo.

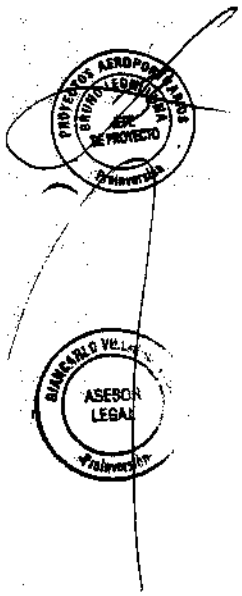
3) Calle de acceso
   Dimensiones : 80 m x 22.50 m
   Superficie de Rodadura : Pavimento Flexible
   Estado de Conservación : Malo

5) Cerco perimétrico provisional de 6,749.90 m de postes de concreto y alambre de púas en mal estado, también de albañilería

6) Sistemas de drenaje.

7) Playa de Estacionamiento de vehículos.
   Superficie de Rodadura : Asfalto
   Estado de Conservación : Malo.

Fecha de Actualización: Junio 2009



AEROPUERTO INTERNACIONAL "INCA MANCO CAPAC" DE LA CIUDAD DE JULIACA

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimétrico del terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto "Inca Manco Capac" de la ciudad de Juliaca, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.(CORPAC S.A.)

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SIRGAS del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) que se encuentra ubicada aproximadamente a 150 metros al Sur este del centro poblado Ayabacas, distrito Juliaca, Provincia San Román, departamento de Puno.

Con respecto al B.M. de control vertical se ha realizado una nivelación cerrada con el B.M. oficial, ubicado en la carretera Juliaca–Ayaviri entre los pueblos de Juliaca y Ayaviri, situado sobre un terreno gramoso junto al edifico de Corpac S.A, a partir del cual se ha llevado la cota a la plataforma de la Torre de Control y a ambas cabeceras de la pista de aterrizaje.

CORPAC S.A es propietaria de los terrenos del aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Juliaca, de la siguiente forma:

1'107,358.0 m2 terreno inscrito en Tomo 15, fojas 258 que continúa en la Partida Electrónica N° 07001300.

21,089.29 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 2689-R, rubro C-4 que continúa en la Partida Electrónica N° 05047902.

3,856.80 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 723-R.0.2 que continúa en la Partida Electrónica N° 05045941

Área Total Inscrita: 1'132,304.09 m2 **o** 113.230409 Has

En relación a lo señalado en el Literal g) del Numeral 3 de la Cláusula Tercera, se deja constancia que: existe un área que se encuentra en posesión de CORPAC S.A. que tiene una extensión aproximada de 43,165.42 m2 y existe un proceso judicial de nulidad de acto jurídico, reivindicación e indemnización por daños y perjuicios contra CORPAC S.A. y los anteriores propietarios, sobre los terrenos debidamente inscritos a favor de CORPAC S.A. en la Ficha N° 2689-R (P.E. N° 05047902) y en la Ficha N° 723 (P.E. N° 05045941) del Registro de Predios de Juliaca, proceso que se se encuentra en etapa postulatoria desde el año 2007.

2.- UBICACION

El Aeropuerto Internacional "Inca Manco Capac" se encuentra ubicado al noroeste de la ciudad de Juliaca en la Av. Aviación S/N Parcialidad Centro Uray Jaran, en el Distrito Juliaca, Provincia de San Román, Departamento de Puno.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS

Por el Norte: Lados (42-41, 41-40, 40-39, 39-38, 38-37, 37-36, 36-35, 35-34, 34-33)

Con una línea quebrada de nueve tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "42" de coordenadas UTM WGS 84 N=8'290,566.6721, E=373,811.1400 sé continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 2717.04 m. hasta encontrar el vértice "41" de coordenadas UTM N=8'289,563.5677, E=376,336.2287

Del vértice "41" de coordenadas UTM N=8'289,563.5677, E=376,336.2287 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 10.00 m hasta encontrar el vértice "40" de coordenadas UTM N=8'289,563.5714, E=376,346.2287

Del vértice "40" de coordenadas UTM N=8'289,563.5714, E=376,346.2287 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 218.50 m hasta encontrar el vértice "39" de coordenadas UTM N=8'289,765.5965, E=376,429.4640

Del vértice "39" de coordenadas UTM N=8'289,765.5965, E=376,429.4640 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 9.00 m hasta encontrar el vértice "38" de coordenadas UTM N=8'289,767.1214, E=376,438.3338

Del vértice "38" de coordenadas UTM N=8'289,767.1214, E=376,438.3338 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 292.00 m hasta encontrar el vértice "37" de coordenadas UTM N=8'289,653.1529, E=376,707.1743

Del vértice "37" de coordenadas UTM N=8'289,653.1529, E=376,707.1743 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 8.00 m hasta encontrar el vértice "36" de coordenadas UTM N=8'289,645.6668, E=376,709.9951

Del vértice "36" de coordenadas UTM N=8'289,645.6668, E=376,709.9951 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 208.02 m hasta encontrar el vértice "35" de coordenadas UTM N=8'289,452.3357, E=376,633.2139

Del vértice "35" de coordenadas UTM N=8'289,452.3357, E=376,633.2139 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 10.98 m hasta encontrar el vértice "34" de coordenadas UTM N=8'289,443.1795, E=376,639.2779

Del vértice "34" de coordenadas UTM N=8'289,443.1795, E=376,639.2779 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 1,476.88 m hasta encontrar el vértice "33" de coordenadas UTM N=8'288,897.9342, E=378,011.8202

Por el Este: Lados (33-32, 32-31, 31-30, 30-29)

Con una línea quebrada de cuatro tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y carretera Juliaca-Cusco

Partiendo del vértice "33" de coordenadas WGS 84, UTM N=8'288,897.9342, E=378,011.8202 sé continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 147.00 m. hasta encontrar el vértice "32" de coordenadas UTM N=8'288,751.2838, E=378,001.6883

Del vértice "32" de coordenadas UTM N=8'288,751.2838, E=378,001.6883 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 60.00 m hasta encontrar el vértice "31" de coordenadas UTM N=8'288,764.8508, E=377,943.2424

Del vértice "31" de coordenadas UTM N=8'288,764.8508, E=377,943.2424 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 37.00 m hasta encontrar el vértice "30" de coordenadas UTM N=8'288,778.5107, E=377,908.8562

Del vértice "30" de coordenadas UTM N=8'288,778.5107, E=377,908.8562 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 77.00 m hasta encontrar el vértice "29" de coordenadas UTM N=8'288,706.9505, E=377,880.4285
Por el Sur: Lados (29-28, 28-27, 27-26, 26-25, 25-24, 24-23, 23-22, 22-21, 21-20, 20-19, 19-18, 18-17, 17-16, 16-15, 15-14, 14-13, 13-12, 12-11, 11-10, 10-9, 9-8, 8-7, 7-6, 6-5, 5-4, 4-3, 3-2, 2-1)

Con una línea quebrada de veintiocho tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y camino vecinal

Partiendo del vértice "29" de coordenadas UTM N=8'288,706.9505, E=377,880.4285 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 1,882.65 m hasta encontrar el vértice "28" de coordenadas UTM N=8'289,402.0109, E=376,130.7830

Del vértice "28" de coordenadas UTM N=8'289,402.0109, E=376,130.7830 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 8.78 m hasta encontrar el vértice "27" de coordenadas UTM N=8'289,393.8519, E=376,127.5418

Del vértice "27" de coordenadas UTM N=8'289,393.8519, E=376,127.5418 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 163.49 m hasta encontrar el vértice "26" de coordenadas UTM N=8'289,454.1610, E=375,975.5850

Del vértice "26" de coordenadas UTM N=8'289,454.1610, E=375,975.5850 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 50.95 m hasta encontrar el vértice "25" de coordenadas UTM N=8'289,407.1698, E=375,955.8926

Del vértice "25" de coordenadas UTM N=8'289,407.1698, E=375,955.8926 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 82.49 m hasta encontrar el vértice "24" de coordenadas UTM N=8'289,372.6440, E=376,030.8061

Del vértice "24" de coordenadas UTM N=8'289,372.6440, E=376,030.8061 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 13.00 m hasta encontrar el vértice "23" de coordenadas UTM N=8'289,364.0150, E=376,021.0829

Del vértice "23" de coordenadas UTM N=8'289,364.0150, E=376,021.0829 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 86.00 m hasta encontrar el vértice "22" de coordenadas UTM N=8'289,332.1723. E=376,100.9705

Del vértice "22" de coordenadas UTM N=8'289,332.1723, E=376,100.9705 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 12.75 m hasta encontrar el vértice "21" de coordenadas UTM N=8'289,320.4672, E=376,095.9272

Del vértice "21" de coordenadas UTM N=8'289,320.4672, E=375,095.9272 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 85.24 m hasta encontrar el vértice "20" de coordenadas UTM N=8'289,355.9426, E=376,018.4208

Del vértice "20" de coordenadas UTM N=8'289,355.9426, E=376,018.4208 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 16.40 m hasta encontrar el vértice "19" de coordenadas UTM N=8'289,342.2901, E=376,009.3341

Del vértice "19" de coordenadas UTM N=8'289,342.2901, E=376,009.3341 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 75.83 m hasta encontrar el vértice "18" de coordenadas UTM N=8'289,376.1941, E=375,941.8747
Del vértice "18" de coordenadas UTM N=8'289,376.1941, E=375,941.8747 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 18.51 m hasta encontrar el vértice "17" de coordenadas UTM N=8'289,393.0479, E=375,949.5018

Del vértice "17" de coordenadas UTM N=8'289,393.0479, E=375,949.5018 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 13.27 m hasta encontrar el vértice "16" de coordenadas UTM N=8'289,397.9240, E=375,937.1601

Del vértice "16" de coordenadas UTM N=8'289,397.9240, E=375,937.1601 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 143.76 m hasta encontrar el vértice "15" de coordenadas UTM N=8'289,450.3433, E=375,803.3013

Del vértice "15" de coordenadas UTM N=8'289,450.3433, E=375,803.3013 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 65.50 m hasta encontrar el vértice "14" de coordenadas UTM N=8'289,385.8239, E=375,792.0099

Del vértice "14" de coordenadas UTM N=8'289,385.8239, E=375,792.0099 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 3.89 m hasta encontrar el vértice "13" de coordenadas UTM N=8'289,381.9573, E=375,791.5909

Del vértice "13" de coordenadas UTM N=8'289,381.9573, E=375,791.5909 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 6.00 m hasta encontrar el vértice "12" de coordenadas UTM N=8'289,376.0563, E=375,790.5054

Del vértice "12" de coordenadas UTM N=8'289,376.0563, E=375,790.5054 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 135.66 m hasta encontrar el vértice "11" de coordenadas UTM N=8'289,320.8445, E=375,914.4227

Del vértice "11" de coordenadas UTM N=8'289,320.8445, E=375,914.4227 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 47.03 m hasta encontrar el vértice "10" de coordenadas UTM N=8'289,275.5843, E=375,901.6465

Del vértice "10" de coordenadas UTM N=8'289,275.5843, E=375,901.6465 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 47.04 m hasta encontrar el vértice "9" de coordenadas UTM N=8'289,229.0296, E=375,894.8784

Del vértice "9" de coordenadas UTM N=8'289,229.0296, E=375,894.8784 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 217.11 m hasta encontrar el vértice "8" de coordenadas UTM N=8'289,307.3643, E=375,692.3958

Del vértice "8" de coordenadas UTM N=8'289,307.3643, E=375,692.3958 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 102.92 m hasta encontrar el vértice "7" de coordenadas UTM N=8'289,404.7493, E=375,715.1150

Del vértice "7" de coordenadas UTM N=8'289,407.7493, E=375,715.1150 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 2.03 m hasta encontrar el vértice "6" de coordenadas UTM N=8'290,409.1474, E=375,716.5870

Del vértice "6" de coordenadas UTM N=8'289,409.1474, E=375,716.5870 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 15.85 m hasta encontrar el vértice "5" de coordenadas UTM N=8'289,413.6544, E=375,701.3964

Del vértice "5" de coordenadas UTM N=8'289,413.6544, E=375,701.3964 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 72.00 m hasta encontrar el vértice "4" de coordenadas UTM N=8'290,480.5679, E=375,727.9781

Del vértice "4" de coordenadas UTM N=8'289,480.5679, E=375,727.9781 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 16.40 m hasta encontrar el vértice "3" de coordenadas UTM N=8'289,486.6226, E=375,712.7367

Del vértice "3" de coordenadas UTM N=8'289,486.6226, E=375,712.7367 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 74.77 m hasta encontrar el vértice "2" de coordenadas UTM N=8'289,556.9747, E=375,738.0594

Del vértice "2" de coordenadas UTM N=8'289,556.9747, E=375,738.0594 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 2,163.53 m hasta encontrar el vértice "1" de coordenadas UTM N=8'290,356.6413, E=373,727.7042

Por el Oeste: Lado (1-42)

Con una línea recta de un solo tramo recto, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Del vértice "1" de coordenadas UTM N=8'290,356.6413, E=373,727.7042 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 226.00 m hasta encontrar el vértice "42" de coordenadas UTM N=8'290,566.6721, E=373,811.1400, cerrándose en este punto el polígono.

Área del Levantamiento : 1'142,392.94 m2
Área Inscrita : 1'132,304.09 m2
Diferencia : 10,088.85 m2 (se encuentra del rango de tolerancia, Directiva N° 01-2008-SNCP/CNC del 29.08.2008)

4.- EDIFICACIONES

1.- Terminal de Pasajeros.
2.- Torre de Control.
3.- Depósitos Corpac (Antiguas construcciones).
4.- Depósito Construcción antigua.
5.- Caseta de Bombeo.
6.- Cuartel SEI.
7.- Ex Receptores.
8.- Albergue Ex MTC
9.- Vivienda Guardián VOR
10.- Caseta Equipo VOR.
11.- Nueva Vivienda Jefe Aeropuerto
12.- Albergue 2.
13.- Albergue 3.
14.- Albergue 4.

15.- Antiguo Terminal de Pasajeros
16.- Poza de Asfalto.
17.- Área ocupada por CMS
18.- Almacén de Obsoletos.
19.- Almacenes Antiguos
20.- Torreón de Vigilancia
21.- Talleres y Almacenes
22.- Centro Artesanal

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES

1 TERMINAL DE PASAJEROS (Plano SPJL-PDT-001)

Edificio de seis pisos conformada por los siguientes ambientes:

Primer piso :
Conformado por los siguientes ambientes : Oficina de Jefatura de Operaciones, Oficina AIS-ARO, Oficina COM-MET, Secretaria, Jefatura de Aeropuerto, Salón VIP, Oficina de Contabilidad, Depósito, SSHH Personal, Baño de Minusválidos, SSHH Damas, SSHH Hombres, Pasadizo, Salida de Pasajeros, Sala de Entrega de Equipajes, Llegada de Pasajeros, Aduanas, Migraciones, Control de Embarque, dos Tiendas. Oficina de Informes, SSHH, SSHH, Oficina y Baño, Tienda, Sala de Embarque, Ingreso, Hall de Atención al Público, Counters Atención, cuatro Oficinas Comerciales, dos Tiendas Comerciales, SSHH Damas, SSHH Hombres, Baño de Minusválidos, Restaurante, Cocina, Frigorífico.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado inclinados, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta veneciana, puertas y ventanas de madera y aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistema de perifoneo, teléfono y extintor contra incendios.

Área construida	:	
Primer Piso	:	1,926.09 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	21 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

2 TORRE CONTROL (Plano SPJL-PDT-002)

Está conformada por los siguientes ambientes:

Primer piso	:	Oficina y Ascensor.
Segundo piso	:	Habitación y Ascensor.
3er, 4to y 5to piso	:	Habitación y el Ascensor.
Sexto piso	:	Cuarto de Maquinas y SS.HH.
Séptimo piso	:	Cabina de Torre de Control.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras a base de columnas y vigas de placas concreto, techos de losa de concreto armado, techo del último piso, con falso cielo raso, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, escaleras de concreto, pisos de loseta, puertas de aluminio, revestimiento enchapado en cerámicos,

ventanas de aluminio y vidrios polarizados, aparatos sanitarios blancos, ascensor, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área construida:

Primer piso	:	36.00 m^2.
Segundo piso	:	36.00 m^2.
Tercer piso	:	32.93 m^2.
Cuarto piso	:	32.93 m^2.
Quinto piso	:	32.93 m^2.
Sexto piso	:	32.93 m^2.
Sétimo piso	:	32.93 m^2.

Área construida total	:	236.65 m^2.
Antigüedad de la construcción	:	21 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

3 DEPOSITOS CORPAC (Plano SPJL-PDT-003)

Edificación de 1 pisos conformada por los siguientes ambientes:
Cinco Depósitos y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo con viguetas y cobertura de madera, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, frotachado en muros, sin instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	149.37 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	38 años.
Estado de Conservación	:	Malo.

4 DEPOSITO (Construcción antigua) (Plano SPJL-PDT-004)

Edificación de 1 pisos conformada por dos ambientes que sirven de depósito.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo con viguetas y cobertura de madera, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de tierra compactada, frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	33.49 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	41 años.
Estado de Conservación	:	Malo.

5 CASETA DE BOMBEO (Plano SPJL-PDT-005)

Edificación de 1 pisos conformada por un ambiente que se utiliza como caseta de bombeo.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techos de losa de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con

mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puerta de fierro, frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	67.74 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	21 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

6 CUARTEL SEI (Plano SPJL-PDT-006)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Cocheras SEI, sala de usos múltiples, almacén, dormitorio y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina metálica, piso de cemento bruñado coloreado, frotachado en muros, puertas y ventanas metálicas, baños con aparatos sanitarios blancos, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	330.99 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	4 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

7 SALA DE EX-RECEPTORES (Plano SPJL-PDT-007)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala de Equipos, Sala de Transformadores y Oficina-Taller.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, revestimiento tartajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	69.00 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	41 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

8 ALBERGUE EX MTC (Plano SPJL-PDT-08)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala Comedor, Cocina, Dos Dormitorios y SH

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera y cobertura de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso cemento pulido, puertas de madera y ventanas de fierro, tarrajeo frotachado en muros, aparatos sanitarios blancos, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	58.68 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	41 años.
Estado de Conservación	:	Bueno

9 VIVIENDA GUARDIAN VOR (Plano SPJL-PDT-009)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Living, Comedor, Cocina, Dormitorio y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura base de columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de ocre color rojo, puertas y ventanas de fierro, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	40.49 m^2.
Antigüedad de la Construcción	:	20 años.
Estado de Conservación	:	Buena.

10 CASETA EQUIPO VOR (Plano SPJL-PDT-010)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado Caseta VOR

Con las características constructivas siguientes:
Paredes de tableros modulares, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, piso cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, tarrajeo frotachado en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Caseta de Equipo VOR

Área Construida	:	9.45 m^2
Antigüedad de la Construcción	:	22 años
Estado de Conservación	:	Buena

11 NUEVA VIVIENDA JEFE DE AEROPUERTO (plano SPJL-P.DT.11)

Edificación de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Ingreso, Sala, Comedor, Cocina, Tres Dormitorios, Dos baños y Patio.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de tijerales de madera y cobertura de calamina, piso de loseta, carpintería de madera y fierro, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	128.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Muy Buena

12 ALBERGUE 2 (Plano SPJL-P.DT.12)

Edificación de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Sala Comedor, Cocina, 4 dormitorios, tres Baños y Almacén

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, pisos de cemento pulido,

revestimientos con tartajeo frotachado, carpintería de madera, baños con aparatos de losa blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	328.40 m2
Antigüedad de la Construcción	:	41 año
Estado de Conservación	:	Regular

13 ALBERGUE 3 (Plano SPJL-P.DT.13)

Edificación de un piso, con la distribución de ambientes siguiente:
Taller 1, Taller 2, dos Baños, Depósito, Cocina Comedor, Depósito, seis Dormitorios, Baño y Hall.

Con las características constructivas siguientes.
Muros de albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de tijerales de madera y cobertura de eternit, piso de cemento pulido, carpintería de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	329.97 m2
Antigüedad de la Construcción	:	41 años
Estado de Conservación	:	Regular

14 ALBERGUE 4 (Plano SPJL-P.DT.14)

Edificación de un piso con la distribución de ambientes siguiente:
Hall, pasadizo, Sala Star, 4 Dormitorios y 4 baños.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de tijerales de madera y cobertura de eternit, piso de cemento pulido, carpintería de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	122.34 m2
Antigüedad de la Construcción	:	41 años
Estado de Conservación	:	Regular

15 ANTIGUO TERMINAL DE PASAJEROS(Plano SPJL-P.DT.15)

Edificación de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Hall de Espera, Oficina, Depósito y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, con techo de losas aligeradas de concreto armado, pisos de cemento pulido, carpintería de madera y fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida.	:	79.41 m2
Antigüedad de la Construcción	:	41 años
Estado de Conservación	:	Malo

16 POZA DE ASFALTO (Plano SPJL-P-DT. 16)

Construcción de un nivel.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo con viguetas de madera con cobertura de calamina metálica.

Área Construida	:	37.77 m2
Antigüedad de la Construcción	:	22 años
Estado de Conservación	:	Regular

17 AREA OCUPADA POR CMS (Plano SPJL-P.DT.17)

Construcción paralizada, correspondiente a un proyecto de planta de combustible de aviación.

18 ALMACEN DE OBSOLETOS (Plano SPJL-P.DT.18-19)

Edificación de un piso de un solo ambiente denominado Almacén de Obsoletos.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de adobe, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de tierra compactada, sin instalaciones.

Área Construida	:	81.88 M2
Antigüedad de la Construcción	:	41 años
Estado de Conservación	:	Malo

19 ALMACENES ANTIGUOS (Plano SPJL-P.DT.19)

Edificación de un piso de un solo ambiente denominado Almacenes Antiguos.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de adobe, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de tierra compactada, sin instalaciones.

Área Construida	:	71.66 m2
Antigüedad de la Construcción	:	41 años
Estado de Conservación	:	Malo

20 CASETAS DE VIGILANCIA (Plano SPJL-P.DT.20)

Existen tres casetas de vigilancia que constan de construcción de un piso, con un solo ambiente.

Con las características constructivas siguientes:
Columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de planchas corrugadas de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, carpintería metálica, sin instalaciones.

Área Construida

Caseta Nº 1	:	3.06 m2
Caseta Nº 2	:	3.71 m2
Caseta Nº 3	:	3.62 m2
Antigüedad de la Construcción	:	22 años
Estado de Conservación	:	Malo

21 TALLERES Y ALMACENES, CISTERNA SEI, ALMACEN SEI, ALMACEN DE COMBUSTIBLES (Plano SPJL-P.DT.21)

Edificaciones de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Talleres y almacenes: Ocho Almacenes, DMA, Sala de Grupos, Sub Estación, Grupos Electrógenos, 3 Almacenes, Sala de Reguladores, Taller de Electricidad, Sala de Tableros, 2 Talleres, Comisaria, baño, Vestidor y 2 Depósitos.

Cisterna SEI: Cisterna
Almacén SEI: Almacén
Almacén de Combustible: Almacén

Con las características constructivas siguientes:
Almacenes y Talleres: Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas y sólidas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de concreto y de cemento pulido, revestimiento de muros de tartajeo frotachado, carpintería de puertas y ventanas de fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
Almacén SEI: Albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa de aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, revestimiento en muros con tartajeo frotachado, carpintería de puertas y ventanas de fierro instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
Cisterna SEI: Estructura constituida de muros, losas de fondo y techo de concreto armado, con revestimiento interior con tartajeo impermeable, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.
Depósito de Combustible: Albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo con cobertura de canalones de asbesto cemento, revestimiento de muros con tartajeo frotachado, pisos de cemento pulido, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida:

Almacenes y Talleres	:	725.17 m2
Almacén SEI	:	39.05 m2
Cisterna SEI	:	21.20 m2
Depósito de Combustible	:	21.00 m2

Antigüedad de la Construcción		
Almacenes y Talleres	:	21 años
Almacén SEI	:	20 años
Cisterna SEI	:	4 años
Depósito de Combustible	:	16 años

Estado de Conservación		
Almacenes y Talleres	:	Buena
Almacén SEI	:	Regular
Cisterna SEI	:	Muy Buena
Depósito de Combustible	:	Buena

22 CENTRO ARTESANAL

Edificación de un piso con un solo ambiente

Con las características constructivas siguientes:
Paredes de madera (caña de guayaquil), techo con tijerales de madera con cobertura de ichu, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas sin empotrar.

Área Construida	:	161.82 m2
Antigüedad de la Construcción	:	12 años
Estado de Conservación	:	Bueno

OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje

Longitud	:	4,200.00 m
Ancho	:	45.00 m
Elevación	:	3,829.51 m(12,564.00 pies)
Superficie de Rodadura	:	Asfalto
PCN	:	46 F/C/X/T
Estado de Conservación	:	Bueno
Antigüedad	:	7 años

2) Plataforma de Aviones

Dimensiones	:	200.00 m x 100.00 m
Superficie de Rodadura	:	Asfalto
Estado de Conservación	:	Bueno
Antigüedad	:	7 años

3) Calle de Acceso

Dimensiones	:	80.00 m x 22.50 m
Superficie de Rodadura	:	Asfalto
Estado de Conservación	:	Bueno
Antigüedad	:	7 años

4) Pista de Acceso al aeropuerto: Pavimento flexible
5) Ayudas luminosas para la Navegación Aérea
6) Cerco perimétrico de muros de albañilería, cerco de malla metálica y cercos provisionales de postes de concreto y alambre de púas.
7) Sistema de drenaje
8) Playa de Estacionamiento de Vehículos
   Superficie de rodadura : Asfalto
   Estado de conservación : Bueno

Fecha de Actualización: Junio 2009

AEROPUERTO INTERNACIONAL "PADRE ALDAMIZ" DE LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimétrico del Terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto Internacional "Padre Aldamiz" de la ciudad de Puerto Maldonado, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.(CORPAC S.A.).

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SIRGAS del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) que se encuentra ubicado en el puente acceso al Sistema Vor, dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Puerto Maldonado.

Con respecto al B.M. de control vertical se ha realizado una nivelación cerrada con el B.M. oficial, ubicado en la intersección de la calle de rodaje alfa y la pista principal, a partir del cual se ha llevado la cota a la plataforma de la Torre de Control y a ambas cabeceras de la pista de aterrizaje.

CORPAC S.A es propietaria de los terrenos del aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Madre de Dios, Zona Registral X de la siguiente forma:

5'050,000.00 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 5806 que continúa en la Partida Electrónica N° 05004272.
100,000.00 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 6381 que continúa en la Partida Electrónica N° 05001996.

Área Total Inscrita: 5'150,000.00 m2

En relación a lo señalado en el Literal g) del Numeral 3 de la Cláusula Tercera, se deja constancia que: en el Aeropuerto "Padre Aldamiz" de la ciudad de Puerto Maldonado, existe una superposición parcial con relación a una parte del Área de Concesión inscrita a favor del Estado, con predios inscritos a favor de terceros.

2.- UBICACION

El Aeropuerto de Puerto Maldonado "Padre Aldamiz" se encuentra ubicado al sur oeste de la ciudad de Puerto Maldonado, a la altura de la Carretera Pastora La Joya Km. 7, en el Distrito y Provincia de Tambopata, del Departamento de Madre de Dios.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS (Plano SPTU-PE-01)

Por el Norte: Lado (H-A)

Con una línea recta de un solo tramo, colindante con terrenos de propiedad de terceros y carretera Puerto Maldonado-Cusco.

Partiendo del vértice "H" de coordenadas WGS84, UTM N=8'607,735.4516, E=474,953.7796 sé continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 1,040.00 m. hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=8'607,999.5807, E=475,963.8468.

Por el Este: Lados (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F)

Con una línea quebrada de cinco tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y del Estado.

Partiendo del vértice "A" de coordenadas UTM N=8'607,999.5807, E=475,963.8468 sé continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 950.00 m hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=8'607,050.1856, E=475,929.9509.

Del vértice "B" de coordenadas UTM N=8'607,050.1856, E=475,929.9509 se continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 200.00 m hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=8'607,043.0497, E=476,129.8236.

Del vértice "C" de coordenadas UTM N=8'607,043.0497, E=476,129.8236 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 500.00 m hasta encontrar el vértice "D" de coordenadas UTM N=8'606,543.3680, E=476,111.9837.

Del vértice "D" de coordenadas UTM N=8'606,543.3680, E=476,111.9837 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 200.00 m hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=8'606,550.5040, E=475,912.1110.

Del vértice "E" de coordenadas UTM N=8'606,550.5040 E=475,912.1110 se continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 3,750.00 m hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=8'602,802.8917, E=475,778.3115.

Por el Sur: Lado (F-G)

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "F" de coordenadas UTM N=8'602,802.8917 E= 475,778.3115 sé continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 1,000.00 m hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=8'602,838.5716, E=474,778.9482.

Por el Oeste: Lado (G-H)

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

Partiendo del vértice "G" de coordenadas UTM N=8'602,838.5716, E=474,778.9482 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 4,900.00 m hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=8'607,735.4516, E=474,953.7796, cerrándose en este punto el polígono.

Área polígono : 5'150,000.00 m2
Perímetro del polígono : 12,540.00 m

4.- EDIFICACIONES

1. Terminal de Pasajeros.
2. Torre de Control.
3. Antiguo Terminal.
4. Sala de Contenedores.
5. Ex. Oficinas Administrativas
6. Cuartel SEI
7. Cobertizos- Antiguo Cuartel SEI.

8. Sala de Transmisores.
9. Sala de Reguladores.
10. Sala de Grupo Electrógeno y Sub Estación eléctrica.
11. Pozo y Caseta de Bomba de agua.
12. Caseta Tanque Hidroneumático y Cisterna
13. Caseta del Localizador (ILS).
14. Caseta de Equipo Vor.
15. Glide Slope.
16. Pabellón de Almacenes (Usuario MTC)
17. Depósitos (Usuario MTC)
18. Planta de Combustible - CMS (Usuario)

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES

1 TERMINAL DE PASAJEROS (Plano SPTU-P.DT-01)

Edificación de un piso y conformado por los siguientes ambientes : Ingreso, Hall de Pasajeros, Jefatura de Aeropuerto, Zona de Counters, SSHH mujeres, SSHH hombres, 8 Tiendas Comerciales, 6 Oficinas Administrativas, Sala VIP, Sala Entrega de Equipajes, Llegada Pasajeros de Rampa, Salida Pasajeros a Estacionamiento, Sala Ultima Espera de Pasajeros, SSHH hombres, SSHH mujeres, Cafeteria, Cocina, PNP, Salida Pasajeros a Rampa.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructura aporticada de elementos metálicas, techos de tijerales metálicos con cobertura de calamina, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de losetas, puertas de madera, mamparas y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, revestimiento parcial de paredes de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestos, sistema de perifoneo, teléfono.

Área construida	:	2,597.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	12 años.
Estado de Conservación	:	Muy bueno.

2 TORRE CONTROL (Plano SPTU-P.DT-02)

Edificación de 3 pisos conformada por los siguientes ambientes:

Primer piso	: Oficina con Baño.
Segundo piso	: Sala de Equipos.
Tercer piso	: Cabina de Torre de control.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras a base de columnas y vigas soleras de concreto armado, con muros de madera en todo el contorno del primer nivel a excepción del baño, el cual tiene muros de ladrillo, techo con tijerales de madera y cobertura metálica en dos aguas, escaleras caracol metálica, pisos de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de madera y aluminio, tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños con piso de cemento pulido, aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas sin empotrar.

Área construida :

Primer piso	:	25.00 m2.
Segundo piso	:	25.00 m2.

Tercer piso	:	25.00 m2.
Área construida total	:	75.00 m2.
Antigüedad de la construcción	:	27 años.
Estado de Conservación	:	Bueno

3 ANTIGUO TERMINAL DE PASAJEROS (SPTU-P.DT-03)

Edificación de un piso y conformado por los siguientes ambientes:
Oficina LAN, Vestidor, 3 Oficinas, Almacén de Carga con baño, Almacén de Carga Talma y dos Oficinas, Almacén DMA LAN, Halll, Dos Oficinas, Dos Almacenes, Archivo, Baño, Sala, Cocina, Dormitorio y Baño, Depósito y Patio.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas soleras de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida, asentada con mortero cemento-arena, techos de tijerales de madera con cobertura de calamina a dos aguas, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera corriente, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, sin mayólicas, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	548.78 m2
Antigüedad de la Construcción	:	28 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

4 BLOQUE SANITARIO (Plano SPTU-P.DT-04)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Área de Contenedores, Almacén, Oficina con baño, Patio de Maniobras.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo con cobertura de canalones, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta vinílica y cemento pulido, puertas y ventanas de madera, tarrajeo frotachado en muros, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	107.80 m2
Antigüedad de la Construcción	:	7 años
Estado de Conservación	:	Bueno

5 EX OFICINAS ADMINISTRATIVAS (SPTU-P.DT-05)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: 2 Almacenes, SSHH, 3 Depósitos, Almacén, Oficina, Depósito con Baño, Vestidor-Comedor y 2 Baño, Depósito con Baño y Estacionamiento de Vehículos.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción de muros madera predominante, techo con tijerales de madera con cobertura metálica, piso de cemento pulido, carpintería de madera en puertas y ventanas, muros pintados, baños con aparatos sanitarios blancos, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	371.90m2
Antigüedad de la Construcción	:	28 años.

Estado de Conservación : Mala

6 CUARTEL SEI (Plano SPTU-P.DT-06)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: 2 Cocheras SEI, Oficina SEI, Almacén, Dormitorio y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, techo con viguetas y cobertura de madera, piso de loseta vinílica, revestimiento de superficie ladrillo caravista, carpintería de madera en puertas y ventanas, baños con aparatos sanitarios blancos, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida : 327.82.00 m2.
Antigüedad de la Construcción : 7 años.
Estado de Conservación : Bueno.

7 COBERTIZOS (Zona ampliada antigua base SEI) (Plano SPTU-P.DT-07)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Cobertizo, 3 Depósitos, DMA, y Cochera.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción de madera, techos con tijerales de madera con cobertura de calamina, muros de madera, piso de cemento pulido, pintado sobre las paredes, puertas y ventanas de madera corriente, con instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida : 265.68 m2
Antigüedad de la Construcción : 28 años.
Estado de Conservación : Buena.

8 SALA DE TRANSMISORES (Plano SPTU-P.DT-08)

Edificación de un piso, con los ambientes siguientes: Sala de Transmisores, una Oficina Administrativa, un Almacén y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos sin acabados, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones eléctricas trifasicas empotrada, extintor de fuego.

Área Construida : 68.56 m2
Antigüedad de la Construcción : 7 años.
Estado de Conservación : Bueno.

9 SALA DE REGULADORES (Plano SPTU-P.DT-09)

Edificación de un piso y un solo ambiente llamado Caseta de Reguladores.

Con las características constructivas siguientes:

Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas con protección de fierro, muros tarrajeados, sin instalaciones sanitarias, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	38.07 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

10 SALA DE GRUPO ELECTRÓGENO Y SUB ESTACIÓN. (Plano SPTU-P.DT-10)

Edificación de un piso, con los ambientes siguientes: Sala de Grupos Electrógenos, Sub Estación, SSHH y duchas.

Con las características constructivas siguientes:
Construcción de madera, muros de madera, techo de tijerales de madera con cobertura metálica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera corriente, baños sin aparatos sanitarios, instalaciones eléctricas trifásicas empotradas.

Área Construida	:	147.00 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	28 años.
Estado de Conservación	:	Mal.

11 POZO Y CASETA DE BOMBEO (Plano SPTU-P.DT-12)

Construcción de un piso, con un ambiente donde se encuentra ubicado el Pozo y el electro bomba de agua.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de fierro, instalaciones eléctricas monofásica.

Área Construida	:	4.65 m2
Antigüedad de la Construcción	:	8 años
Estado de Conservación	:	Bueno

12 CASETA HIDRONEUMATICA Y CISTERNA.(SPTU-P.DT-12)

Construcción de un piso, con un ambiente denominado Caseta Tanque Hidroneumático y Cisterna.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de fierro, instalaciones eléctricas trifásicas empotradas.

Área Construida	:	22.93 m2
Antigüedad de la Construcción	:	12 años
Estado de Conservación	:	Muy bueno

13 CASETA DE LOCALIZADOR (ILS)

Construcción de un piso, con los ambientes siguientes: Caseta ILS, Depósito, y Transformador.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de loseta vinílico de color, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	28.66 m2
Antigüedad de la Construcción	:	25 años
Estado de Conservación	:	Bueno

14 CASETA DE EQUIPO VOR (Plano SPTU-P.DT-)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado Caseta VOR.

Con las características constructivas siguientes:
Paredes y techo de tableros modulares metálicos con aislamiento interior, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área Construida	:	13.85 m2
Antigüedad de la Construcción	:	3 años
Estado de Conservación	:	Muy bueno

15 CASETA GLIDE SLOPE (Plano SPTU-P.DT-15

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Gilide-Path, Depósito y Transformador.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de loseta vinílica, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas con protección de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	28.66 m2
Antigüedad de la Construcción	:	25 años
Estado de Conservación	:	Bueno

16 ALMACENES (Usuario MTC)
17 DEPOSITOS (Usuario MTC)
18 PLANTA DE COMBUSTIBLE – CMS (Usuario)

OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje

Longitud	:	3,500.00 m.
Ancho	:	45.00 m.
Elevación	:	200.86 m (659.00 pies)
Superficie de Rodadura	:	Concreto.
PCN	:	69 R/C/X/T
Antigüedad	:	27 años.

Estado de Conservación : Bueno.

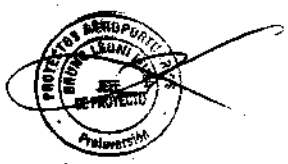
2) Plataforma de Aviones
   Dimensiones : 200.00 m x 90.00 m
   Superficie de Rodadura : Concreto.
   Antigüedad : 27 años.
   Estado de Conservación : Bueno.

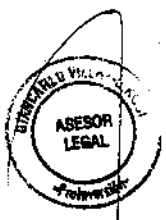
3) Calle de acceso
   Dimensiones : 600.00 m x 23.00 m
   Superficie de Rodadura : Concreto.
   Antigüedad : 27 años.
   Estado de Conservación : Bueno.

4) Playa de Estacionamiento de vehículos
   Dimensiones : 50 m x 55 m
   Superficie de Rodadura : Pavimento flexible.
   Estado de Conservación : Regular.

5) Pista de acceso al Terminal de Pasajeros: Pavimento flexible.
6) Cerco perimétrico provisional de postes de concreto y alambrado y de albañilería
7) Sistemas de drenaje.

Fecha de Actualización: Junio de 2009





AEROPUERTO INTERNACIONAL "CRNL. FAP. CARLOS CIRIANI SANTA ROSA" DE LA CIUDAD DE TACNA

1.- GENERALIDADES

La presente Memoria Descriptiva corresponde al Plano Perimetrico del terreno, las Edificaciones y Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto Internacional "Crnl. Fap. Carlos Ciriani Santa Rosa" de la ciudad de Tacna, de propiedad de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.).

El levantamiento del terreno se ha realizado con GPS de precisión y se ha efectuado el amarre de la poligonal de trabajo desde el punto geodésico SIRGAS del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) que se encuentra ubicado en azotea del terminal de pasajeros del aeropuerto, dentro de las instalaciones del Aeropuerto de Tacna.

Con respecto al B.M. de control vertical se ha realizado una nivelación cerrada con el B.M. oficial, ubicado en cabecera 20 de la pista de aterrizaje, a partir del cual se ha llevado la cota a la plataforma de la Torre de Control y a ambas cabeceras de la pista de aterrizaje.

CORPAC S.A es propietaria de los terrenos del Aeropuerto y su dominio se encuentra inscrito en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Oficina Registral de Tacna, de la siguiente forma:

1'228,892.58 m2 terreno inscrito en la Ficha N° 27433 que continúa en la Partida Electrónica N° 11004652 y Ficha Nº 16640.

Área Total Inscrita: 1'228,892.58 m2

La Corporación está en posesión de un área de mayor extensión de terreno destinada a la ampliación del aeropuerto.

En relación a lo señalado en el Literal g) del Numeral 3 de la Cláusula Tercera, se deja constancia que en el Aeropuerto "Crnl. F.A.P. Carlos Ciriani Santa Rosa" de la ciudad de Tacna existe superposición parcial del Área de la Concesión inscrita a favor del Estado, con un predio inscrito a favor del Estado.

2.- UBICACION

El Aeropuerto de Tacna "Crnl. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa" se encuentra ubicado en la zona Sur Oeste del Distrito Tacna, Provincia de Tacna, Departamento de Tacna.

3.- LINDEROS Y MEDIDAS PERIMETRICAS

Por el Norte: Lado (J-K)

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad del Estado y de terceros.

Partiendo del vértice "J" de coordenadas WGS 84, UTM N=8'004,850.7713, E=365,394.0929 sé continua en línea recta en dirección sureste con una distancia de 259.25 m. hasta encontrar el vértice "K" de coordenadas UTM N=8'004,765.7566, E=365,639.0080.

Por el Este: Lado (K-L)

Con una línea quebrada de un solo tramo recto, colindante con terrenos de propiedad del Estado y la Municipalidad Provincial de Tacna.

Partiendo del vértice "K" de coordenadas UTM N=8'004,765.7566, E=365,639.0080 sé continua en línea recta en dirección suroeste con una distancia de 2,920.00 m hasta encontrar el vértice "L" de coordenadas UTM N=8'002,007.2038, E=364,681.5183.

Por el Sur: Lado (L-M)

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad del Estado.

Partiendo del vértice "L" de coordenadas UTM N=8'002,007.2038, E=364,681.5183 sé continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 338.00 m hasta encontrar el vértice "M" de coordenadas UTM N=8'002,118.0407, E=364,362.2078.

Por el Oeste: Lados (M-N, N-A, A-B, B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-J)

Con una línea quebrada de diez tramos rectos, colindantes con terrenos de propiedad del Estado y carretera Tacna-Arica.

Partiendo del vértice "M" de coordenadas UTM N=8'002,118.0407, E=364,362.2078 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 1,166.56 m hasta encontrar el vértice "N" de coordenadas UTM N=8'003,220.0861, E=364,744.7757.

Del vértice "N" de coordenadas UTM N=8'003,220.0861, E=364,744.7757 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 355.73 m hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=8'003,336.7385, E=364,408.7116.

Del vértice "A" de coordenadas UTM N=8'003,336.7385, E=364,408.7116 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 262.88 m hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=8'003,556.1890, E=364,553.4440,

Del vértice "B" de coordenadas UTM N=8'003,556.1890, E=364,553.4440 se continua en línea recta en dirección noroeste con una distancia de 3.56 m hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=8'003,559.7220, E=364,553.0200,

Del vértice "C" de coordenadas UTM N=8'003,559.7220, E=364,553.0200 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 263.94 m hasta encontrar el vértice "D" de coordenadas UTM N=8'003,780.3421, E=364,697.9073.

Del vértice "D" de coordenadas UTM N=8'003,780.3421, E=364,697.9073 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 72.91 m hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=8'003,841.6850, E=364,737.3110.

Del vértice "E" de coordenadas UTM N=8'003,841.6850, E=364,737.3110 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 19.67 m hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=8'003,860.8250, E=364,741.8540.

Del vértice "F" de coordenadas UTM N=8'003,860.8250, E=364,741.8540 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 722.73 m hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=8'004,463.7440, E=365,140.3890.

Del vértice "G" de coordenadas UTM N=8'004,463.7440, E=365,140.3890 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 178.34 m hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=8'004,612.9290, E=365,238.1120.

Del vértice "H" de coordenadas UTM N=8'004,612.9290, E=365,238.1120 se continua en línea recta en dirección noreste con una distancia de 284.43 m hasta encontrar el vértice "J" de coordenadas UTM N=8'004,850.7713, E=365,394.0929, cerrándose en este punto la poligonal.

Área del levantamiento : 1'232,926.787 m2
Área inscrita : 1'228,892.58 m2
Diferencia : 4,034.207 m2(se encuentra dentro del rango de tolerancia, Directiva Nº 01-2008-SNCP/CNC del 29.08.2008

4. EDIFICACIONES

1. Terminal de Pasajeros.
2. Torre de Control.
3. Caseta de Bombas y cisterna.
4. Caseta de reguladores, sub estación, grupos electrógenos.
5. Depósito.
6. Sala de Transmisores.
7. Vivienda de Funcionarios.
8. Caseta de Vigilancia.
9. Ex Garaje S.E.I.
10. Almacenes Corpac.
11. Taller Mecánica.
12. Almacén Americana de Aviación.
13. Oficina P.N.P. y Comedor
14. Almacén de Obsoletos.
15. Petroperú (Usuario).
16. Hangar Southern Perú (Usuario).
17. Caseta de Peaje.
18. Vivienda Abandonada.
19. Caseta de Receptores.
20. Caseta V.O.R.
21. Caseta Sub Estación Eléctrica V.O.R.
22. Caseta Glide Slope.
23. Caseta Sub Estación Eléctrica.
24. Poza de Asfalto.
25. Poza de Agua.
26. Area Contenedores – Incinerador.
27. Tanque Elevado de Agua.
28. Caseta Localizador (I.L.S)
29. Cuartel SEI
30. Luz Plafón

5.- DESCRIPCION DE LAS EDIFICACIONES

1 TERMINAL DE PASAJEROS (Plano SPTN-P.DT.01)

Edificio de dos pisos y conformado por los siguientes ambientes:

1er Piso .- Ingreso, Sala Espera de pasajeros, Oficina Aduana, Tienda Zona de Counters, Oficina COM/ MET/ AIS/ ARO, cinco Oficinas de Compañías Aéreas, Jefatura de Seguridad, cinco Tiendas Comerciales, DINANDRO, TUUA, Oratorio, Control Comunicaciones, Secretaria; Jefatura de Aeropuerto, Sala VIP, Baño Minusválidos, 2 Baños, Sala de Embarque, Sala Ultima Espera, SSHH mujeres, SSHH hombres, Centro de Comunicaciones, 2 Oficinas, Tópico, Stand, Control de Migraciones, SSHH Hombres, SSHH Damas, SH, Sala de Llegada.
2 do Piso. Área Administrativa y Baño, Cafetería, Cocina y SS.HH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de vinílico, puertas y ventanas de aluminio, vidrio polarizado, tarrajeo frotachado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada de color, revestimiento parcial de paredes de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestos, sistema de perifoneo, teléfono.

Área construida	:	
Primer Piso	:	1,970.00 m2.
Segundo Piso	:	398.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	28 y 50 años.
		28 y 50 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

2 TORRE CONTROL (Plano SPTN-P.DT.02)

Está conformada por los siguientes ambientes:

Primer Piso	:	Sala de Instrucción con baño.
Segundo piso	:	Jefatura de Operaciones y baño.
Tercer piso	:	Sala AFTN con baño.
Cuarto piso	:	Sala de Equipos VHF con baño.
Quinto piso	:	Cabina de Control.

Con las características constructivas siguientes:
Columnas, vigas, losas sólidas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta corriente, puertas de madera, ventanas de madera y aluminio, tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños de pisos de loseta, aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas empotrar.

Área construida	:	
Primer piso	:	49.00 m2.
Segundo piso	:	49.00 m2.
Tercer piso	:	31.00 m2.
Cuarto piso	:	31.00 m2.
Quinto piso	:	31.00 m2.
Área construida total	:	191.00 m2.
Antigüedad de la construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

3 CASETA DE BOMBAS Y CISTERNA (Plano SPTN-P.DT.03)

Construcción de un piso, con un ambiente donde se ubica equipo de bombeo y cisterna de agua.

Con las características constructivas siguientes:
Muros, losas de fondo y techo de concreto armado, tarrajeo impermeable interior de cisterna, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	
Caseta de Bombas	:	7.30 m2.
Cisterna	:	6.76 m2
Antigüedad de la Construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

4 SALA DE REGULADORES, SALA ESTACIÓN ELECTRICA Y SALA DE GRUPOS ELECTROGENOS. (Plano SPTN-P.DT.04)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Sala de Reguladores, Sub Estación Eléctrica y Sala de Grupos Electrógenos.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento bruñado coloreado, puertas de fierro y ventanas de aluminio, tarrajeo frotachado en muros, y instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	173.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	19 años
Estado de Conservación	:	Bueno

5 DEPOSITO DMA (SPTN-P.DT.05)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: almacén y un depósito DMA.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento bruñado coloreado, tarrajeado frotachado, puertas y ventanas de madera, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	33.00 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	48 años
Estado de Conservación	:	Bueno

6 SALA DE TRANSMISORES (Plano SPTN-P.DT.06)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: un Depósito y una Sala de Transmisores.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañileria de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento pulido, tarrajeado frotachado, ventanas de madera y puertas metálicas, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	34.56 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	48 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

7 VIVIENDA DE FUNCIONARIOS (Plano SPTN-P.DT-07)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Sala/ Comedor, Cocina, dos Dormitorios, Baño y Patio.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligerados de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso vinílico, tarrajeado frotachado, pintado en muros, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	78.55 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	26 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

8 CASETA DE VIGILANCIA (plano SPTN.P.DT.08)

Edificación de un solo piso, llamado caseta de vigilancia.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techos de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos lajas de cemento con canto rodado, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y instalaciones eléctricas .

Área Construida	:	5.78 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

9 EX GARAJE S.E.I (plano SPTN-P.DT.09)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Tres Cocheras SEI, Vestuario Gimnasio, Almacén SEI, Oficina S.E.I., Dormitorio y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado techos con tijerales de madera con cobertura de calamina, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso bruñado coloreado, revestimiento de muros tarrajeados, puertas y ventanas de fierro, baños con aparatos sanitarios blancos, con instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Área Construida	:	301.12 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	48 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

10 ALMACENES CORPAC. (Plano SPTN-P.DT.10)

Construcción de un piso, con dos ambientes donde se encuentra el almacén Corpac y Almacén Aerocondor cada uno con Oficina y baño.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de fierro, instalaciones eléctricas y sanitarias.

Área Construida	:	369.81 m2
Antigüedad de la Construcción	:	27 años
Estado de Conservación	:	Bueno

11 TALLER MECANICA (Plano SPTN.P.DT.11)

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
Deposito, Almacén, Vestuario y Zanja.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo con tijerales de madera con cobertura de calamina, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, pisos de cemento pulido, revestimiento de muros tarrajeados, puertas y ventanas de madera corriente, instalaciones eléctricas empotrada.

Área Construida	:	87.00 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	49 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

12 ALMACEN AMERICANA DE AVIACION (Plano SPTN-P.DT.12)

Construcción de un piso, con dos Almacenes desocupados y un Almacén de Carga Talma.

Con las características constructivas siguientes:
Paredes y techo de tableros modulares metálicos, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área Construida	:	213.00 m2
Antigüedad de la Construcción	:	27 años
Estado de Conservación	:	Bueno

13 OFICINA PNP Y COMEDOR

Edificación de un piso, conformada por los siguientes ambientes:
2 Oficinas P.N.P con su respectivo baño, Comedor, Cocina, Depósito y Baño.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de fierro , baños con aparatos sanitarios blancos, con instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas.

Area Construida	:	159.25 m2
Antigüedad de la Construcción	:	24 años
Estado de Conservación	:	Bueno

14 DEPOSITO DE OBSOLETOS (SPTN-P.DT.14)

Construcción de un piso con dos ambientes denominados deposito de obsoletos.

Con las caracteristicas constructivas siguientes:
Muros de Albañilería de bloquetas de cemento-arena, asentada con mortero cemento arena, techo de tijerales de madera corriente con cobertura de calamina metálica, pisos de cemento, puertas y ventanas de fierro y madera, con instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	
Antiguo	:	24.79 m2
Ampliación	:	67.60 m2
Antigüedad de la Construcción	:	
Antiguo	:	47 años
Ampliación	:	3 años
Estado de Conservación	:	Bueno

15 PETROPERU (USUARIO)

16 SOUTHERN PERU (USUARIO)

17 CASETA DE PEAJE (plano SPTN-P.DT.17)

Edificación de un piso, constituido por dos ambientes separados uno para garita y el otro baño.

Con las siguientes características constructivas:
Estructura de columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, baño con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	8.88 m2
Antigüedad de la Construcción	:	14 años
Estado de Conservación	:	Bueno

18 VIVIENDA ABANDONADA

Construcción de un piso, cuyas instalaciones se encuentran abandonadas.

Con las características constructivas siguientes:
Albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de bloquetas cemento arena asentada con mortero cemento arena, sin pisos, sin puertas y ventanas, sin instalaciones eléctricas, ni sanitarias.

Área Construida	:	223.11 m2
Antigüedad de la Construcción	:	27 años
Estado de Conservación	:	Regular

19 CASETA DE RECEPTORES (SPTN-P.DT.19)

Constituido por un ambiente llamado Caseta de Receptora.

Con las siguientes características constructivas:
Estructura de columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	17.92 m2
Antigüedad de la Construcción	:	48 años
Estado de Conservación	:	Bueno

20 CASETA V.O.R.(plano SPTN-P.DT.20)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado caseta VOR.

Con las características constructivas siguientes:
Paredes y techo de tableros modulares metálicos con aislamiento interior, pisos de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área Construida	:	7.08 m2
Antigüedad de la Construcción	:	5 años
Estado de Conservación	:	Bueno

21 SUB ESTACIÓN ELECTRICA V.O.R. (Plano SPTN-P.DT-21)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado sub estación eléctrica V.O.R.

Con las características constructivas siguientes:
Estructura a base de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área Construida	:	1.09 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Buena

22 CASETA GLIDE SLOPE (plano SPTN-P.DT.22)

Construcción de un piso, con un ambiente para los equipos, denominada caseta Glide slope.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de loseta vinílica, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera selecta, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	18.25m2
Antigüedad de la Construcción	:	11 años
Estado de Conservación	:	Bueno

23 SUB ESTACIÓN ELECTRICA CABECERA 02(plano SPTN-P.DT.23)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado sub estación eléctrica que se encuentra en la cabecera 02.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de losa de concreto, piso de cemento pulido, puertas metálicas.

Área Construida	:	2.03 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Bueno

24 POZA DE ASFALTO (plano SPTN-P.DT.24)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado poza de asfalto.

Con las características constructivas siguientes:
Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo cubierto de calamina.

Área Construida	:	55.62 m2

25 POZA DE AGUA (Plano SPTN-P.DT.25)

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado poza de agua.

Con las características constructivas siguientes:
Muros sólidos de concreto armado, pisos de cemento pulido.

Área Construida	:	10.74 m2

26 AREA DE CONTENEDORES-INCINERADOR (SPTN-P.DT.26)

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Ambiente de Contenedores, Depósito, Oficina, Baño, Patio de Maniobras, Area de Volteo.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo con cobertura de canalones, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera corriente, tarrajeo frotachado en muros, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	120.99 m2
Antigüedad de la Construcción	:	6 años
Estado de Conservación	:	Bueno

27 TANQUE DE AGUA (Plano SPTN-P.DT.27)

Construcción de un piso, con un ambiente denominado tanque de agua.

Con las características constructivas siguientes:
Muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	3.24 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 años
Estado de Conservación	:	Bueno

28 CASETA LOCALIZADOR (ILS) (Plano SPTN-P.DT.28)

Construcción de un piso, con un ambiente denominado Caseta ILS.

Con las características constructivas siguientes:
Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de loseta vinílico de color, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	18.21 m2
Antigüedad de la Construcción	:	11 años
Estado de Conservación	:	Bueno

29 CUARTEL SEI (plano SPTN-P.DT.29)

Edificación de un piso con la distribución de ambientes siguiente:
Estacionamiento de Camiones, Oficina, Almacén, Deposito, Zona de extintores, Estar, Sala de Usos Múltiples, Sala de Mantenimiento de Estación, Dormitorio, Servicios Higiénicos y Cisterna.

Con las características constructivas siguientes:
Zona Estacionamiento de Camiones: Estructura aporticada metálica, con techo de tijerales metálicos con cobertura de de planchas metálicas, muros igualmente de planchas metálicas, pisos de concreto, instalaciones eléctricas vistas.

Zona de Oficinas: Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas metálicas y cobertura de calamina corrugada eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, carpintería de madera y fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	358.77 m2
Antigüedad de la Construcción	:	1 año
Estado de Conservación	:	Muy Bueno

OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

1) Pista de aterrizaje

Longitud	:	2,500.00 m.
Ancho	:	45.00 m.
Elevación	:	486.78 m (1,538pies)

Superficie de Rodadura	:	Pavimento flexible (Asfalto)
PCN	:	39 F/A/X/T
Antigüedad	:	38 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

2) Plataforma de Aviones

Dimensiones	:	400.00 m x 75.00 m.
Superficie de Rodadura	:	Pavimento rígido (Concreto)
Antigüedad	:	36 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

3) Calles de Rodaje

Calle de Rodaje Alfa	:	1,305.00 m x 23.00 m
Calle de Rodaje bravo	:	99.50 m x 23.00 m
Calle de Rodaje Charlie	:	91.50 m x 23.00 m
Calle de Rodaje Delta	:	824.50 m x 23.00 m
Superficie de Rodadura	:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación	:	Bueno

3) Calle de acceso

Superficie de Rodadura	:	Pavimento flexible (Asfalto).
Antigüedad	:	38 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

4) Pista de acceso al Terminal de Pasajeros: Pavimento flexible.
5) Ayudas luminosas para la Navegación Aérea.
6) Cerco perimétrico provisional de postes de concreto y alambre de púas, cerco de malla y en algunas zonas cerco de ladrillo.

Fecha de Actualización: Julio 2009

Anexo 1 - Apéndice 1
Planos de Ubicación

Anexo 1 - Apéndice 2

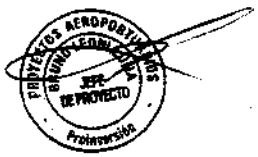
Planos Perimétricos

Anexo 1 - Apéndice 3

Planos de Distribución

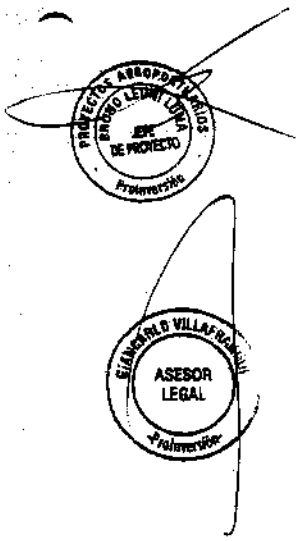
Anexo 2

Áreas de la Concesión



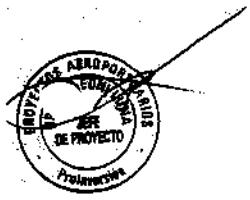
Anexo 2 - Apéndice 1

Planos de las Áreas a ser entregadas en Concesión



Anexo 3 - Apéndice 1
Bienes inmuebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión

Anexo 3 - Apéndice 2
Bienes muebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en Concesión



Anexo 4
Entidades Públicas

ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN LOS AEROPUERTOS

Relación de entidades y organismos estatales que operan actualmente en los aeropuertos:

1. **Dirección General de Migraciones y Naturalización**

   Dependencia del Ministerio del Interior, cuyas funciones principales son las de ocuparse del control migratorio de las personas nacionales y extranjeras; de la apertura y cierre de los puntos autorizados para el cruce internacional, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas, así como la notificación y puesta a disposición de la Policía de Requisitorias de personas que se encuentran con orden de captura o impedimento de salida del país por razones judiciales.

   Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso en las áreas de seguridad donde desarrollan sus funciones (zona de salida y llegada de pasajeros internacionales denominada como zona de Duty Free).

2. **PROMPERU E INDECOPI**

   PROMPERU es un subprograma de la Presidencia del Consejo de Ministros, encargada de formular la política informativa para la difusión de la imagen y la realidad del Perú, así como orientar la estrategia de la promoción de las inversiones, el turismo y las exportaciones.

   INDECOPI es un organismo público descentralizado del Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales, encargado de la defensa del consumidor, la tutela del libre mercado y la protección de las creaciones intelectuales.

3. **SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT - ADUANAS)**

   La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria es una Institución Pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas que, en virtud a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido de acuerdo a lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658, ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que por ley, correspondían a esta entidad.

   Este Organismo está encargado de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

   Sólo estará autorizado a ingresar a las zonas restringidas del Aeropuerto el personal de SUNAT destacado permanentemente al Aeropuerto, para ejecutar sus funciones dentro del mismo. Dicho personal deberá contar con la debida autorización de ingreso emitida por El CONCESIONARIO a las zonas de control de pasajeros de llegada (salón de recojo de equipajes y control de aduanas, llegada de pasajeros nacionales y plataforma) y a las instalaciones consideradas como zona primaria[1] donde se ejecutan actividades

aduaneras, para el estricto ejercicio de sus funciones, cuando se encuentren debidamente uniformados o identificados con el fotocheck emitido por EL CONCESIONARIO.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 141° del Reglamento de la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053), aprobado por Decreto Supremo N°010-2009-EF, la autoridad aduanera podrá exigir al CONCESIONARIO, contar con zonas de carga y descarga debidamente delimitadas, equipos de manipuleo y control de peso de la carga, vehículos de carga, oficinas y puestos de control adecuados para el desarrollo de sus actividades, equipos de seguridad contra incendios, medios de comunicación y equipos de computo que permitan la interconexión electrónica con la SUNAT.

4. **Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA**

   La Oficina de Sanidad Agraria del SENASA, la cual se encarga del control sanitario de animales y vegetales, de sus productos, subproductos y derivados.

   El personal de esta entidad deberá contar con la debida autorización de ingreso a las zonas de control de pasajeros de llegada, salón de recojo de equipajes y control de aduanas, llegada de pasajeros nacionales e internacionales y plataforma. Dicho personal no estará autorizado a ingresar a las zonas de las salas de embarque de pasajeros nacionales e internacionales ni a las zonas de tiendas libres (Duty Free).

5. **Requisitorias**

   Dirección de la Policía Nacional, dependiente de la Policía Judicial, encargada de verificar la situación jurídica de los pasajeros tales como ordenes de captura, impedimentos de salida, entre otros.

   Su personal deberá contar con autorización de ingreso a la sala de arribos.

6. **Dirección de Seguridad Aeroportuaria de la Policía Nacional del Perú (DIRSEAER-PNP)**

   Dependencia de la Policía Nacional destacada en el Aeropuerto. Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.

7. **Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)**

   Encargada de proponer la política relativa al transporte aéreo, así como supervisar y evaluar su ejecución. Es responsable de controlar las actividades del transporte aéreo y supervisa la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.

   El personal de la DGAC deberá contar con la autorización de ingreso a todas las zonas, de seguridad restringida, relativas a las operaciones del Aeropuerto.

8. **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN**

   Encargado de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso a todas las zonas concesionadas, sin restricción alguna.

9. **Ministerio Público**

   Es un organismo autónomo del Estado cuyas funciones son la prevención del delito, la defensa de la legalidad, los derechos ciudadanos y los intereses públicos. Esta entidad

deberá contar con una oficina especializada en delitos de tráfico ilícito de drogas dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos.

10. Dirección de la Policía Nacional del Perú (DINANDRO)

Es la dependencia de la Policía Nacional encargada de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Esta entidad deberá contar con una oficina dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos.

11. Autoridad Regional de Salud

Es la Dirección Regional de Salud, encargada de los aspectos en materia de salud establecidos en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

El concesionario deberá coordinar con la Dirección Regional de Salud y otorgarle una oficina dentro de las instalaciones del aeropuerto que le permita implementar medidas de sanidad pública y socorro médico de primeros auxilios, durante todo el tiempo que el aeropuerto preste servicios.

12. Instituto Nacional del Cultura (INC)

Es un organismo público descentralizado del Sector Educación encargado de verificar que los objetos que portan los pasajeros no pertenezcan al patrimonio cultural de la Nación. Esta entidad deberá contar con una oficina dentro de las instalaciones de un aeropuerto declarado como Internacional o de Cielos Abiertos

Notas:

En el supuesto que, de acuerdo a las Normas Aplicables, otro organismo del Estado de la República del Perú deba cumplir funciones a ser efectuadas en el Aeropuerto, el Concesionario le deberá brindar los espacios y autorizaciones necesarias para cumplir dichas funciones, de acuerdo a lo establecido en el numeral 7.1.15 del presente Contrato.

Anexo 5
Operaciones que se llevan a cabo en los Aeropuertos

Las operaciones que se llevan a cabo en los Aeropuertos han sido clasificadas para efectos del presente Contrato en Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

Dichas operaciones deberán ser llevadas a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato.

1. Operaciones Principales

Deben ser realizadas directamente por el Concesionario o a través de la subcontratación de terceros, y se detallan a continuación:

1.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA

- Cobro de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)

  Comprende el servicio de reacudacón del TUUA por uso de faciliadedes aeroportuarias por parte de los pasajeros.

- Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI):

  Servicio cuya finalidad es efectuar operaciones de rescate y extinciòn de incendios en caso de un accidente o incidente ocasionados por actividades relacionadas a la operación de las aeronaves o equipos motorizados en el Lado Aire de los Aeropuertos o en sus inmediaciones, y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas, sin interrumpir las operaciones de las aeronaves.

- Seguridad:

  Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra los Aeropuertos, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios. Incluye la implementación de un Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

1.2. Servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)

Comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue de un Aeropuerto, e incluye el uso de la pista, sistema decalles de rodaje y plataforma. El servicio de A/D incluye el estacionamiento de la aeronave en plataforma por 90 minutos, además de la propia operación de A/D, y puede ser diurno o nocturno.

El servicio de aterrizaje y despegue comprende los siguientes servicios:

- Señales de pista
- Comunicaciones torre/SEI en tierra
- Control de movimiento de plataforma
- Gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma
- Sistemas de reducción de peligro aviario
- Equipo de medición de características de rozamiento de pista
- Servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, sistema de calles de rodajes y plataformas.
- Vehículos y servicio de salvamento y extinción de incendios
- Seguridad

1.3. Servicio de Estacionamiento de Aeronaves

El servicio de estacionamiento para las naves, se provee a aquellas aeronaves que quieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D.

2. Operaciones Secundarias

Las Operaciones Secundarias serán llevadas a cabo por el CONCESIONARIO y/o por terceros, y se detallan a continuación

2.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA

Estos servicios son llevados a cabo en los Aeropuertos para ofrecer asistencia a los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Incluye los siguientes servicios:

- Transporte de Equipajes: Servicio que se brinda al pasajero mediante la disposición de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar se dirige al área donde se ubican las fajas transportadoras a fin de localizar su equipaje y/o pertenencias, para luego presentarse a la autoridad aduanera y someterse al control respectivo. Es en esta área donde el pasajero dispone de los coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente o salir hasta una determinada área (servicios de taxis y buses). Deberá existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.
- Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión): Servicio que se presta en los Aeropuertos a fin de transportar a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y la terminal.
- Entrega de Equipaje: Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.
- Información: Servicio que se brinda al usuario de los Aeropuertos mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización, teleindicadores, etc.
    - Sistema de Sonido
    - Señalización
    - Información de Vuelo
- Sala de Pasajeros en Tránsito: Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas.
- Iluminación y climatización de ambienes: Servicio de iluminación y climatización de los ambientes de los Aeropuertos para el desarrollo de actividades bajo distintas condiciones de luz y temperatura, en caso sea necesario.
- Salas de Embarque: Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.
- Chequeo de Pasajeros y Equipaje: Ambientes, ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.

- Sala de Autoridades (protocolo)
- Sala de Espera (Parte Pública): Ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios.
- Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros Mediante Puentes de Embarque (Mangas): es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulado. Este servicio será implementado tomando en consideración lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 8, así como los estudios de demanda y el incremento de pasajeros propuestos por el CONCESIONARIO, en el Plan Maestro de Desarrollo.

2.2. Otros servicios para las líneas aéreas

- **Uso de Instalaciones de Carga**

  El servicio de uso de instalaciones de carga se relaciona con la provisión de manipuleo y trámite documentario necesario para transferir la carga desde el recinto aeroportuario hacia su destino o viceversa, utilizando de las vías de acceso y áreas necesarias de los Aeropuertos; pero no incluye la carga y descarga de las mercancías desde y hacia las aeronaves, actividad encargada a los operadores de rampa.

- **Hangares Destinados al Mantenimiento de Aeronaves**

  Instalaciones donde se realiza el mantenimiento de las aeronaves,

- **Counters, Oficinas Operativas y Otros**

  Counters: Servicio de aprovisionamiento de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades,

  Oficinas Operativas: Servicio de aprovisionamiento de locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas y;

  Otros: Salón VIP, etc.

- **Servicio de Protocolo en el Aeropuerto**

  Las condiciones en que deberá prestar este servicio se detallan en el Apéndice 1 del presente anexo.

2.3. Otras operaciones secundarias

- **Servicios de rampa o manipulación en tierra**

  Son aquellos servicios que asisten a la aeronave en tierra y son proporcionados en el aeropuerto a las líneas aéreas y operadores privados. Los servicios incluidos son los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), zonas de almacenamiento o estacionamiento de equipos de handling de operadores de asistencia en tierra.

- **Almacenamiento y Despacho de Combustible para Aeronaves**

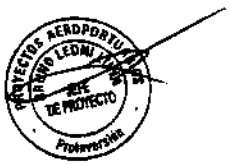
  Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros

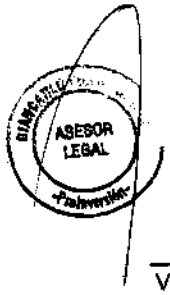
medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.

- **Cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las Operaciones Principales pero que tenga relación directa con la operación aeroportuaria**

  Los Bienes de la Concesión incluyen equipos e infraestructura de los Aeropuertos relacionados a las Operaciones Secundarias.

  Otros servicios esenciales definidos en el REMA.





Anexo 5 - Apéndice 1
Servicio de Protocolo

1. El CONCESIONARIO mantendrá y estará a cargo de la Oficina de Protocolo de los Aeropuertos, la cual será la encargada de brindar atención rápida y personalizada a las autoridades del gobierno, congresistas de la República, cuerpo diplomático y personal de organismos internacionales acreditados en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas y Director General de la Policía, Autoridades Eclesiásticas, autoridades del Poder Judicial (Presidente del Poder Judicial, Vocales Supremos, Fiscal de la Nación), miembros de Directorio y Gerencia General de CORPAC S.A.

2. Las condiciones y responsabilidades básicas de la Oficina de Protocolo, son las siguientes:

   - Requerirá de personal debidamente calificado con capacidad organizativa integral, el mismo que deberá presentarse correctamente uniformado.
   - Tendrá la función de facilitar en coordinación con el Área de Seguridad del Aeropuerto el ingreso para despedir o recibir autoridades y representantes de organismos hacia zonas de acceso restringido del Aeropuerto.
   - Contará con un Salón de Autoridades, el que deberá encontrarse en perfecto estado de mantenimiento y equipado con los servicios necesarios para brindar una óptima atención.

3. El CONCESIONARIO tendrá bajo su responsabilidad la administración de la Oficina de Protocolo, los Salones de Autoridades (nacional e internacional), los accesos a zonas restringidas teniendo en cuenta las normas de seguridad propias de los Aeropuertos y las coordinaciones con las dependencias gubernamentales, líneas aéreas y otros a fin de brindar una atención adecuada.

4. El CONCESIONARIO deberá capacitar permanentemente al personal encargado de brindar el servicio de protocolo, en aspectos propios de la función de acuerdo a las normas y disposiciones del Estado, reguladas a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como en los convenios internacionales OACI referentes a la facilitación y seguridad aeroportuaria.

5. El CONCESIONARIO brindará atenciones y facilidades en coordinación con las dependencias gubernamentales ubicadas en el Aeropuerto (Migraciones, Aduana, Policía de Requisitoria, Ministerio de Agricultura, SENASA, Sanidad Aérea, entre otras), así como con los representantes de las líneas aéreas que operan en los Aeropuertos.

   En cuanto a las facilidades a brindar por el CONCESIONARIO a las autoridades y personalidades nacionales y extranjeras, deberán considerarse las siguientes:

   - Llegada de Autoridades al País por las zonas internacionales de los Aeropuertos de categoría internacional.
   - Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a las zonas internacionales de un representante que recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar un máximo de tres personas.
   - Recibimiento y saludos protocolares, en representación del Concesionario y del país, por tratarse de una atención de carácter oficial.

- Coordinaciones con la Dirección General de Migraciones, para el acceso inmediato a un carril especial (diplomáticos/tripulación) y visado del pasaporte.
- Coordinaciones con el Jefe de la Sala de Aduanas, para el acceso a un carril especial para efectuar el control del equipaje. Las excepciones estarán sujetas a decisión de la autoridad de Aduana.
- Autorizaciones de ingreso de un vehículo oficial a las áreas especiales designadas por el CONCESIONARIO a la salida de la Aduana Internacional.
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona internacional a un representante que despedirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar hasta un máximo de tres personas.
- Recibimiento en los Aeropuertos y saludos protocolares, en representación del CONCESIONARIO y del país por tratarse de una atención de carácter oficial.
- Coordinaciones en el mostrador de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA) para la atención rápida en el control del pago de esta tarifa.
- Coordinaciones con la Policía de Requisitorias y Migraciones, para atención inmediata en los controles respectivos y visado del pasaporte.
- Salón de Autoridades a efectos de esperar cómodamente la salida del vuelo. (Se brinda servicio de cafetería, licores no incluidos, de acuerdo al nivel de la atención y las normas de embarques internacionales)
- Coordinaciones con la línea aérea para el embarque respectivo. Embarque y despedida.
- Salidas/Llegadas de Autoridades

  - Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona nacional a un coordinador o representante que despedirá o recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita.

  - Recibimiento y saludos protocolares a nombre del Concesionario y del Perú, al arribo o a la salida, de acuerdo al nivel de autoridad que se atiende.

  - Acceso al Salón de Autoridades (en donde se brindaría servicio de cafetería así como teléfono, fax y otras comodidades de acuerdo al nivel de la atención que se realiza)

  - Coordinaciones con la línea aérea para el embarque/recepción que corresponde.

7. El CONCESIONARIO, además de lo expuesto, queda obligado a cumplir en especial, aquellos requerimientos sobre esta materia que le efectúe el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Anexo 6

ACTIVIDADES DE GESTIÓN QUE DEBERÁN SER EJECUTADAS PARA LA ADECUACIÓN A LA NORMATIVA VIGENTE

1. Aeropuerto de Arequipa

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.

Al final del mes 24 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE.

2. Aeropuerto de Juliaca

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Sin perjuicio de lo establecido en la RAP 139, EL CONCESIONARIO deberá desarrollar un plan de mitigación del riesgo aviario existente en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de Juliaca, el mismo que deberá prever los potenciales problemas que de otra manera afectarían las operaciones del Aeropuerto, si no se tomaran las medidas preventivas y correctivas del caso. En el supuesto que, la ejecución de dicho plan, implique la gestión de otras entidades del Estado, que tengan de alguna forma competencia en el asunto, EL CONCESIONARIO deberá remitirle dicho plan formulándole la propuesta. EL CONCEDENTE se compromete a interponer sus buenos oficios antes estas entidades del Estado con el objeto de ejecutar el indicado plan.
- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".

- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC)
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.

Al final del mes 24 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE.

3. Aeropuerto de Puerto Maldonado

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecimiento de directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Retirar o gestionar su retiro, si no se ha hecho, de las pozas de asfalto que constituyen una obstrucción en la franja de pista
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar

cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".

- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.
- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE

4. Aeropuerto de Tacna

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar

cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".

- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC)
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.
- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE

5. Aeropuerto de Ayacucho

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).
- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.

6. Aeropuerto de Andahuaylas

Al final del mes 6 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional y el cumplimiento del Plan de Emergencia conforme a la RAP 139.325.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un programa de mantenimiento periódico, sin perjuicio de que éste pueda ser revisado y actualizado posteriormente, que sea acorde con un Informe de evaluación de pavimentos presentado con anterioridad al CONCEDENTE.

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.
- Tratar o gestionar su tratamiento como residuos peligrosos, si no se ha hecho, de los pozos de asfalto contaminantes del área pública, y establecer las medidas correctoras necesarias para tratamiento de hidrocarburos en el entorno aeroportuario.
- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – "Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos" y en la RAP 139.321 – "Manipulación y almacenamiento de sustancias y materiales peligrosos".
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo existente o elaborar uno nuevo siguiendo los lineamientos indicados en la RAP 139.205 y ubicación del mismo según la RAP 139.203. El manual de aeródromo deberá incluir adicionalmente un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las obras de seguridad.
- Presentar un Informe relativo a los niveles de cumplimiento de los SARPs del Anexo 14 de la OACI y acorde con el Plan Maestro aeroportuario en un horizonte a 10 años, sin perjuicio de que éste haya de ser revisado y aprobado por el CONCEDENTE.

Anexo 6 - Apéndice 1

Lineamientos para la elaboración del Manual de Aeródromo

El manual del aeródromo es el documento que será elaborado por el operador, de acuerdo a la RAP 139, Sub-parte "C" y Apéndice "A", como requisito indispensable para la certificación del aeropuerto. El mismo debe de incluir:

- Generalidades
- Detalle del emplazamiento del aeródromo
- Detalle del aeródromo que deben notificarse al servicio de información aeronáuticas (AIS)
  - Información General
  - Dimensión del aeródromo e información conexo
- Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo y medidas de seguridad
  - Notificaciones del aeródromo
  - Acceso al área de movimiento del aeródromo
  - Plan de emergencia del aeródromo
  - Salvamento y extinción de incendios
  - Inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadores de obstáculos por el explotador del aeródromo
  - Ayudas visuales y sistemas electrónicos del aeródromo
  - Mantenimiento del área de movimiento
  - Trabajos en el aeródromo- seguridad
  - Gestión de la plataforma
  - Gestión de la seguridad en la plataforma
  - Control de vehículos en la parte aeronáutica
  - Gestión del peligro de la fauna
  - Control de obstáculos
  - Traslado de aeronaves inutilizadas
  - Manipulación de materiales peligrosos
  - Operaciones en condiciones de visibilidad reducida
  - Protección de emplazamiento de radar y radioayudas para la navegación
- Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad
  - Administración del aeródromo
  - Sistema de gestión de la seguridad (SMS)

Adicionalmente al contenido mínimo requerido en el apéndice "A" de la RAP 139, el CONCESIONARIO deberá incluir en el Manual de Aeródromo lo siguiente:

A) Un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento.

B) El resultado de los estudios aeronáuticos señalados en el numeral 5.6 del Contrato, con la finalidad de evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto a las normas de aeródromo especificado en el Vol. 1 de dicho Anexo 14, y en las RAPs, para presentar medios alternativos de garantizar la seguridad de las operaciones de aeronaves, evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar la desviación

Anexo 7

Esquema de Tarifas

Tarifas

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero por embarcar según el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales. Los pasajeros por embarcar serán definidos como aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona esteril correspondiente.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los Usuarios.

No obstante, en los siguientes supuestos procederá a la revalidación de la Tarifa Aeroportuaria:

i. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de *Foreing Object Damage (FOD)* en el aeropuerto.
ii. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.
iii. Alertas de bomba en el aeropuerto.
iv. Cierre del aeropuerto de destino.
v. Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea Nacional o Internacional o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.
vi. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias.
vii. Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
viii. Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
ix. Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.
x. Casos de pasajeros 'sospechosos' de tráfico ilicito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, que sean intervenidos y trasladados a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y que, de forma posterior, se descarte toda sospecha de TID, por lo cual el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.
xi. Otros que determine OSITRAN, pudiendo de ser el caso eliminar cualquiera de las causales antes indicadas mediante la resolución correspondiente.

b. Aterrizaje y Despegue

La Tarifa por este servicio está definida en Dólares y se cobra por cada tonelada métrica de peso de despegue de la aeronave. La Tarifa por tonelada métrica varía según el tamaño de las aeronaves, el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos) y el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional). Incluye 90 minutos de estacionamiento en la plataforma.

Se considera un cargo fijo para aquellas aeronaves con un peso igual o menor a las 10 TM, el mismo que varía por grupo de Aeropuertos.

c. Estacionamiento de Aeronaves

La Tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por cada hora ó fracción de hora adicional al tiempo incluido en la tarifa de aterrizaje y despegue (90 minutos). La Tarifa actual es de 2.5% de la tarifa de aterrizaje y despegue por cada hora.

d. Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)

Este servicio actualmente no se brinda en los Aeropuertos del Segundo Grupo. La Tarifa que podrá ser cobrada por este servicio será definida por OSITRAN.

Tarifas Finales

Las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año:

Grupo I	Más de 500,000
Grupo II	Más de 250,000 a 500,000
Grupo III	Más de 100,000 a 250,000
Grupo IV	Hasta 100,000

Las tarifas finales por servicio y por grupo serán:

TUUA
Cifras en US$ sin IGV

Grupo I	Pasajero Embarcado	3,60	10,00
Grupo II		3,00	10,00
Grupo III		2.92	10,00
Grupo IV		2,92	10,00

Aterrizaje y despegue
Cifras en US$ sin IGV

Grupo I / Vuelos Internacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	16.00	18.40	17.20	4,00
Mas de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.97	3,42	3,19	0,74
Mas de 35 TM hasta 70 TM		3,60	4,14	3.87	0,90
Mas de 70 TM hasta 105 TM		3.79	4,36	4,07	0.95
Más de 105 TM		3.88	4.46	4,17	0.97

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRUNO LEONI LLOSA JEFE DE PROYECTO Proinversión

GIANCARLO VILLAFRANCA ASESOR LEGAL Proinversión

Grupo I / Vuelos Nacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	8.00	9.20	8.60	2.00
Mas de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.73	1.99	1.86	0.43
Mas de 35 TM hasta 70 TM		2.16	2.48	2.32	0.54
Mas de 70 TM hasta 105 TM		2.25	2.59	2.42	0.56
Más de 105 TM		2.31	2.66	2.48	0.58

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II / Vuelos Internacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	12.00	13.80	12.90	3.00
Mas de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.92	2.73	0.64
Mas de 35 TM hasta 70 TM		3.09	3.75	3.32	0.77
Mas de 70 TM hasta 105 TM		3.25	3.74	3.49	0.81
Más de 105 TM		3.33	3.83	3.58	0.83

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II / Vuelos Nacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	6.00	6.90	6.45	1.50
Mas de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.96	1.10	1.03	0.24
Mas de 35 TM hasta 70 TM		1.00	1.15	1.08	0.25
Mas de 70 TM hasta 105 TM		1.04	1.20	1.12	0.26
Más de 105 TM		1.07	1.23	1.15	0.27

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo III / Vuelos Internacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	8.00	9.20	8.60	2.00
Mas de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.44	2.28	0.53
Mas de 35 TM hasta 70 TM		2.57	2.96	2.76	0.64
Mas de 70 TM hasta 105 TM		2.71	3.12	2.91	0.68
Más de 105 TM		2.77	3.19	2.98	0.69

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

PROINVERSIÓN
ASESOR LEGAL

Grupo III / Vuelos Nacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	4,00	4,60	4,30	1,00
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,86	0,99	0,92	0,22
Mas de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,90	1,04	0,97	0,23
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,94	1,08	1,01	0,24
Más de 105 TM		0,96	1,10	1,03	0,24

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV / Vuelos Internacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	4,00	4,60	4,30	1,00
Mas de 10 TM hasta 35 TM		1,70	1,96	1,83	0,43
Mas de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2,00	2,30	2,15	0,50
Mas de 70 TM hasta 105 TM		2,17	2,50	2,33	0,54
Más de 105 TM		2,22	2,55	2,39	0,56

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV / Vuelos Nacionales

Hasta 10 TM	Por Operación	2,00	2,30	2,15	0,50
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,67	0,77	0,72	0,17
Mas de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0,70	0,81	0,75	0,18
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,73	0,84	0,78	0,18
Más de 105 TM		0,75	0,86	0,81	0,19

(1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Estacionamiento

Cifras en US$ sin IGV

Grupo I

Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,40	0,20
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,070	0,04
Mas de 35 TM hasta 70 TM	por TM/hora o fracción	0,09	0,05
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,09	0,06
Más de 105 TM		0,10	0,06

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II

Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,30	0,15
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,06	0,02
Mas de 35 TM hasta 70 TM	por TM/hora o fracción	0,08	0,03
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,08	0,03
Más de 105 TM		0,08	0,03

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo III

Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,20	0,10
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,05	0,02
Mas de 35 TM hasta 70 TM	por TM/hora o fracción	0,06	0,02
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,07	0,02
Más de 105 TM		0,07	0,02

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV

Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,10	0,05
Mas de 10 TM hasta 35 TM		0,04	0,02
Mas de 35 TM hasta 70 TM	por TM/hora o fracción	0,05	0,02
Mas de 70 TM hasta 105 TM		0,05	0,02
Más de 105 TM		0,06	0,02

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Uso de Instalaciones de Carga

Cifras en US$ sin IGV

Grupo I		0,01
Grupo II	Por Kilogramo	0,01
Grupo III		0,01
Grupo IV		0,01

Tarifa por Atención en Horas Extras

Las tarifas por atención en horas extras serán aplicadas acorde con la siguiente tabla:

Aeropuerto	Tarifa fuera de hora USD	
	Con Pasajeros	Sin Pasajeros
Arequipa	118,76	109,04
Juliaca	85,21	82,09
Pto Maldonado	85,21	82,09
Tacna	85,21	82,09
Ayacucho	53,98	53,98
Andahuaylas	53,98	53,98

Nota: Para el cobro de las tarifas el CONCESIONARIO deberá considerar una aproximación de dos decimales.

Anexo 8 - Apendice 1

Requisitos Técnicos Mínimos

Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

AEROPUERTO DE ANDAHUAYLAS

FLUJO DE PASAJEROS →

Estado Actual (2006): 12239 [redacted]

Instalaciones de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	ENFERMERO	MÉDICO	MÉDICO
	Correo/ Courier	NO REQUIERE	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	2 PIDs	2 PIDs	2 PIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Servicios bancarios	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cambio de divisas	1	2	2
	Cajeros automáticos	1	4	6
	Telefonía local y de larga distancia	45	86	90
	Zona pública	1	1	1
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	1	1	2
	Sala VIP	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Transporte en rampa	1	2	4
	Transporte público	NO REQUIERE	1	2
	Telefonía local y de larga distancia			
	Sala de embarque	NO REQUIERE	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Sala de reclamo de equipajes	10m2	10m2	10m2
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	4	4	8
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)	NO REQUIERE	2 MODULOS	2 MODULOS
	Oficinas (Area mínima por cada una)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Counters (Check-in)	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Counters (Sala de última espera)			
	Fajas transportadoras de equipaje			
	Acceso a Tecnología de Información			
Familia amista des. visitant	*Zonas designadas para la recepción de pasajeros*	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

JEFE DE PROYECTO

ASESOR LEGAL

AEROPUERTO DE AREQUIPA

FLUJO DE PASAJEROS →

Estado Actual (2008) 577601 [redacted]

Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	MÉDICO	MÉDICO	MÉDICO
	Correo/ Courrier	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	4 FIDs	4 FIDs	8 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cambio de divisas	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cajeros automáticos	2	2	3 (**)
	Telefonía local y de larga distancia			
	Zona pública	4	8	8
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	80	120	160
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	1	2	3
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	SE REQUIERE PUENTES DE EMBARQUE (+)	SE REQUIERE PUENTES DE EMBARQUE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonía local y de larga distancia			
	Sala de embarque	2	2	4
	Sala de reclamo de equipajes	1	2	4
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (Área mínima por cada una)	15m2	15m2	15m2
	Counters (Check-In)	4	8	12
	Counters (Sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia amistad des. visitant	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

** Depende de gestión administrativa

+Se requiere instalar siempre y cuando la terminal de pasajeros esté adecuada para la instalación de dichos equipos

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRUNO LEONI LOBA DE PROYECTO Proinversión

BIANCARLO VILLEGAS ASESOR LEGAL Proinversión

AEROPUERTO DE AYACUCHO

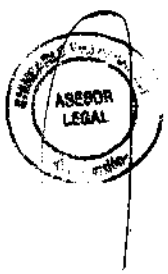
FLUJO DE PASAJEROS ⟶

		Estado Actual (2006) 29291		[redacted]
Instalaciones de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	ENFERMERO	MÉDICO	MÉDICO
	Correo/ Courrier	NO REQUIERE	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	2 FIDs	2 FIDs	2 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Servicios bancarios	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cambio de divisas	1	2	2
	Cajeros automaticos	1	4	6
	Telefonia local y de larga distancia			
	Zona pública	45	65	90
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	1	1	1
	Sala VIP	NO REQUIERE	1	2
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte en rampa	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Transporte público			
	Telefonia local y de larga distancia	1	2	4
	Sala de embarque	NO REQUIERE	1	2
	Sala de reclamo de equipajes			
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	NO REQUIERE	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (Área mínima por cada una)	15m2	15m2	15m2
	Counters (Check-in)	4	4	8
	Counters (Sala de última espera)	NO REQUIERE	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnologia de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familiares, amistades, visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

AEROPUERTO DE JULIACA

FLUJO DE PASAJEROS →

		Estado Actual (2004) 199740		
Instalaciones de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	ENFERMERO	MÉDICO	MÉDICO
	Correo/ Courier	NO REQUIERE	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	2 FIDs	2 FIDs	2 FIDS
	Señalética	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Cambio de divisas	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cajeros automáticos	2	2	2
	Telefonía local y de larga distancia			
	Zona pública	4	4	6
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	80	80	120
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	1	1	2
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonía local y de larga distancia			
	Sala de embarque	2	2	4
	Sala de reclamo de equipajes	1	2	4
Líneas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a líneas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (Área mínima por cada uno)	15m2	15m2	15m2
	Counters (Check-in)	4	4	8
	Counters (Sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de Información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia/ amistades, visitantes	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE



AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO

FLUJO DE PASAJEROS ⟶

Estado Actual (2006)
184065 [redacted]

Invelarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el trastado de equipaje	25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	ENFERMERO	MEDICO	MEDICO
	Correo/ Courier	NO REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	2 FIDs	2 FIDs	4 FIDS
	Señaletica	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Servicios bancarios	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Cambio de divisas	1	2	2
	Cajeros automaticos	1	4	6
	Telefonia local y de larga distancia			
	Zona pública			
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	46	66	90
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	1	1	2
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonia local y de larga distancia			
	Sala de embarque	2	2	4
	Sala de reclamo de equipajes	NO REQUIERE	1	2
Lineas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a lineas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (Área mínima por cada una)	15m2	15m2	15m2
	Counters (Check-in)	4	4	6
	Counters (Sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnologia de información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia res amista des, visitant	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

PROYECTOS AEROPORTUARIOS GRUPO LEGAL JEFE DE PROYECTO Proinversión

GIANCARLO VELA ASESOR LEGAL Proinversión

AEROPUERTO DE TACNA

FLUJO DE PASAJEROS ⟶

Estado Actual (2008): 171281 [redacted]

		25 porciento de pasajeros arribados deben contar con carritos		
Inventarios de Facilidades Comunes a Todo Tipo de Usuarios	Carritos para el traslado de equipaje	[illegible]	MEDICO	MEDICO
	Consultorio médico (por disposición DGAC)	NO REQUIERE	SE REQUIERE EL SERVICIO	SE REQUIERE EL SERVICIO
	Correo/ Courrier	2 PIDs	2 PIDs	4 PIDS
	Información audiovisual al público (número de equipos mínimos)	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Señaletica	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Objetos perdidos y encontrados	SE REQUIERE	EL SERVICIO	EL SERVICIO
	Servicios bancarios			
	Servicios básicos (operaciones en ventanilla)	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Cambio de divisas	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
	Cajeros automaticos	EL SERVICIO	EL SERVICIO	EL SERVICIO
	Telefonia local y de larga distancia	1	2	2
	Zona pública	1	4	6
Pasajeros	Playa de estacionamiento (N° autos)	46	65	90
	Sala VIP	1	1	1
	Sistema mecanizado de distribución de equipaje (fajas)	1	1	2
	Transporte en rampa	NO REQUIERE	NO REQUIERE	NO REQUIERE
	Transporte público	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO	SE REQUIERE GESTIONAR EL SERVICIO
	Telefonia local y de larga distancia	2	2	4
	Sala de embarque	NO REQUIERE	1	2
	Sala de reclamo de equipajes			
Lineas Aéreas	Infraestructura para carga	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES	SE REQUIERE FACILIDADES
	Facilidades a lineas aéreas (áreas designadas en terminal y rampa)			
	Oficinas (Area mínima por cada una)	9m2	15m2	15m2
	Counters (Check-in)	[illegible]	4	6
	Counters (Sala de última espera)	2 MODULOS	2 MODULOS	2 MODULOS
	Fajas transportadoras de equipaje	NO REQUIERE	NO REQUIERE	SE REQUIERE
	Acceso a Tecnología de información	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE
Familia amista des, visitant	Zonas designadas para la recepción de pasajeros	SE REQUIERE	SE REQUIERE	SE REQUIERE

PROYECTOS AEROPORTUARIOS ... JEFE DE PROYECTO ... Proinversión

GIANCARLO VILLAFUERTE ... ASESOR LEGAL ... Proinversión

Anexo 8 - Apendice 2

Requisitos Técnicos Mínimos

1. Requisitos Mínimos Técnicos para el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria

1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

El Concesionario deberá cumplir con cada una de las especificaciones de diseño para los Aeropuertos (los "Requisitos Técnicos Mínimos", o RTM).

Generalidades

1. Accesibilidad Relativa a Necesidades Especiales, personas con discapacidad: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades, los requisitos aplicables y recomendaciones IATA, así como los requisitos establecidos en la legislación aplicable tendiente a garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad a las instalaciones del aeropuerto (Ley 28735, entre otra normativa).

1.2 Reglamento y Normas de Calidad

Para el cumplimiento de los Requisistos Técnicos Mínimos se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, el Concesionario se regirá por las normas internacionales descritas en la siguiente lista de normas del Perú, los Estados Unidos, Canadá y Europa. En el caso que exista contradicción entre las normas, se le dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. El Concesionario podrá referirise a otras normas de construcción equivalentes a éstas siempre y cuando, previamente a su utilización, el Concesionario, demuestre a la entera satisfacción de OSITRAN, que dichas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRAMO LEONI ... DE PROYECTO Proinversión

GIANCARLO VILLAFRANCO ASESOR LEGAL Proinversión

	REGLAMENTOS Y NORMAS DE CALIDAD	APLICACIÓN	PAÍ
AA	The Aluminum Association	Normas de aluminio	EE.
AAMA	American Architectural Manufactures' Association	Asoc. Normas de acabados de edificios	EE.
AASHTO	American Association of state Highway and...	Normas de puentes y carreteras	EE.
ACI	American Concrete Institute	Normas de concreto	EE.
AFNOR	Association Franchise of Normation	Normas generales de construcción	Frar
AHMA	American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería	EE.
AI	Asphalt Institute	Normas de asfalto	EE.
AISC	American Institute of Steel Construction	Normas de estructura de acero	EE.
AISI	American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro	EE.
AITC	American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural	EE.
ANSI	American National Standards Institute	Normas generales de construcción	EE.
APA	American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar (triplay)	EE.
ASME	American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos	EE.
ASTM	American Society for Testing Material	Normas de pruebas de materiales	EE.
ATI	American Tile Institute	Normas de pisos cerámicos / paredes de azulejos	EE.
AWS	American Welding Society	Normas de soldaduras	EE.
BIA	Brick Institute of America	Normas de ladrillo	EE.
BSI	British Standards Institute	Normas generales de construcción	Ingl
CEN	Código Nacional de Electricidad del Perú	Normas de sistemas de electricidad	Per
CSA	Canadian Standards Institute	Normas generales de construcción	Car
DHI	Door and Hardware Institute	Normas generales de puertas y cerrajería	EE.
DIN	Deutsche Institute for Normung	Normas generales de construcción	Alei
EN	European Norms	Normas generales de construcción	Eur
GA	Gypsum Association	Normas de yeso	EE.
IEC	International Electromechanical Commission	Normas generales internacionales de sistemas de electricidad	
IEEE	Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas de sistemas de electricidad y electrónica	EE.
ISO	International Organization for Standardization	Normas generales internacionales de control de calidad	
NAAMM	National Association of Architectural Metal	Normas de metales arquitectónicos	EE.
NACE	National Association of Corrosion Engineers	Normas de control de corrosión	EE.
NBC	National Building Code	Código nacional de construcción	EE.
NBS	National Bureau of Standards	Normas general de construcción	EE.
NFPA	National Fire Protection Association	Normas de construcción contra incendios	EE.
NTCA	Normas Técnicas de Concreto Armado del Perú	Normas de construcción de concreto armado	Per
NTDSR	Normas Técnicas de Diseño Sismo Resistente del Perú	Normas de diseño sismo resistente	Per
PCA	Portland Cement Association	Normas de cemento	EE.
PCI	Prestressed Concrete Institute	Normas de concreto pretensado	EE.
RNE	Reglamento Nacional de Edificaciones	Reglamento de construcción	Per
UBC	Uniform Building Code	Normas de construcción	EE.
UL	Underwriters' Laboratories, Inc.	Normas de pruebas de productos	EE.
UNI	Unificazione Norme Italiane	Normas generales de construcción	Itali
UPC	Uniform Plumbing Code	Normas de sistemas de plomería	EE.
USMIL	U.S Military Standards Documents	Normas generales de construcción	EE.

1.3 Requisitos de Calidad

La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todas las edificaciones aeroportuarias deberá asegurar:

- operación ininterrumpida
- durabilidad
- mantenimiento fácil y económico
- protección contra la intemperie y atenuación de ruidos
- salud y seguridad

1.4 Terminal de Pasajeros

a) Niveles de Servicio

Las terminales de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas en concordancia con los requisitos y características de los niveles de servicios "C" y

"D" de IATA publicadas en la edición más reciente del "Airport Development Reference Manual" desde el año tres (3) de la concesión, bajo el siguiente criterio:

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350,000 pasajeros por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes aplicará en Nivel "C" IATA.

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.

Para este fin, se deberá cumplir con los siguientes Niveles de Servicio en las horas pico:

Supuestos:

Área requerida por el pasajero típico para vuelos nacionales, internacionales y de conexión:

Ancho:	950mm
Largo:	760mm
Número de equipajes:	2

Análisis del Nivel de Servicio:

Se deberá medir los niveles de servicio y la capacidad del aeropuerto tomando en cuenta los 60 minutos más congestionados de un día rutinario.

El OSITRAN deberá realizar las mediciones de los niveles de servicio, por lo menos una vez al año.

Para el caso de los Aeropuertos de Andahuaylas y Ayacucho, se requerirá el cumplimiento del nivel "D" de IATA (y sus respectivos Niveles de Servicio) una vez alcanzado un tráfico anual de más de 100,000 pasajeros por un mínimo de dos años consecutivos.

En caso se requiera, los parámetros y requisitos relacionados a los niveles de servicios de IATA exigidos al CONCESIONARIO y planteados en el presente Contrato podrán ser modificados de acuerdo a la última edición impresa del "Airport Development Reference Manual" de IATA.

Asimismo, el CONCESIONARIO podrá presentar ante el OSITRAN una propuesta para mejorar la metodología para la medición de los Niveles de Servicio presentados en la última edición impresa del "Airport Development Reference Manual" de IATA, con la finalidad de que la misma pueda reflejar fielmente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cada Aeropuerto. La propuesta deberá estar acompañada del sustento técnico. El OSITRAN tendrá un plazo máximo de 30 días para aprobar dicha propuesta. Vencido dicho plazo, la propuesta se entenderá denegada.

Las mediciones de los parámetros relacionados a los niveles de servicio de IATA deberán de hacerse de acuerdo a la metodología establecida por IATA y publicada en su última versión del "Airport Development Reference Manual", salvo que el OSITRAN haya aprobado alguna propuesta presentada por el CONCESIONARIO, acorde con el párrafo anterior. Para ambos casos, el Concesionario deberá realizar dichas mediciones como mínimo de manera semestral, sometiendo los resultados a el OSITRAN en un plazo máximo de siete (7) días útiles a partir de concluido la evaluación.

b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto

Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada Aeropuerto, el CONCESIONARIO deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo para cada uno de los Aeropuertos.

c) Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los siguientes criterios:

- Distancias máximas de 500 m. desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa. Para distancias mayores, se deberá instalar pasadizos mecánicos.
- Distancias máximas entre las principales áreas funcionales del edificio terminal de pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones salida, salas de embarque, migraciones llegada, salas de recojo de equipaje y hall de llegadas) será de 300 m. Para distancias mayores, se deberá instalar pasadizos mecánicos.
- Proporcionar impactos de construcción mínimos en las actuales operaciones cuando se esté definiendo el desarrollo gradual por etapa para las mejoras en las instalaciones del Aeropuerto
- Mejorar y modernizar las operaciones de procesamiento de pasajeros mientras se mantiene y mejora medidas de seguridad efectivas para la inspección de pasajeros
- Seguir las normas mínimas operacionales de la OACI según se describen en sus anexos N° 9, 14 y 17, entre otros anexos y documentos publicados que guarden relación con la operación aeroportuaria.
- Diseñar las instalaciones exteriores e interiores de la terminal en tal forma que brinden al público viajero una primera impresión positiva del "Perú Moderno" que perdure en el visitante

1.5 Normas para los ambientes de las terminales

a) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos:

El diseño para el estacionamiento de vehículos de los Usuarios del Aeropuerto, los cuales incluyen pasajeros, familiares y visitantes, trabajadores, concesionarios y servicios de reparto, deberá incluir zonas de parqueo designadas al parqueo de largo y corto plazo. Asimismo, ambas zonas de parqueo deberán ser diseñadas con el objetivo de acomodar satisfactoriamente al tráfico de vehículos que ingresan al aeropuerto, evitando así la congestión de tráfico en la zona de ingreso a la terminal del Aeropuerto.

Se deberá proporcionar una adecuada señalización e iluminación a los usuarios de la zona de parqueo.

Pistas:

- Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y los de servicio
- Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves
- Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado

- La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada

b) Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)

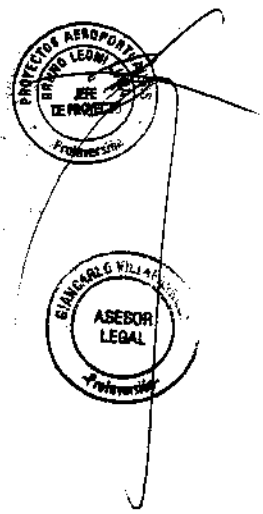
Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA)

c) Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto

Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la Norma Técnica Complementaria NTC-AVSEC-003-2008 emitida por la DGAC o normativa que la reemplaze o complemente.

2. Gestión de Calidad

Sin perjuicio de los Estándares Básicos a los que hace referencia en el presente Contrato, el CONCESIONARIO deberá garantizar un nivel de calidad de servicio óptimo a través de un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión de la International Standard Organization (ISO) en cada uno de los Aeropuertos en los que se haya alcanzado un tráfico equivalente o mayor a 500,000 pasajeros anuales por dos años consecutivos.



Anexo 8 - Apendice 3

Requisitos Técnicos Mínimos

Descripción de las Tareas de Mantenimiento

1. Normas mínimas requeridas para el mantenimiento y limpieza del complejo del terminal de pasajeros y otros edificios del Aeropuerto

Los costos anuales del mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias deberán ser incluidos dentro del Programa de Mantenimiento. Durante todo el período de Concesión, el CONCESIONARIO deberá adoptar políticas adecuadas para el mantenimiento de la infraestructura, es decir, incidir en el mantenimiento preventivo en vez del mantenimiento correctivo.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias cuyo mantenimiento y limpieza no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento de OACI tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

1.1 Instalaciones Aeroportuarias

El complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales:

- Edificio Terminal y espigones
- Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra
- Vías de acceso – lado tierra
- Jardines/gras – lado tierra y lado aire
- Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire

1.2 Otros edificios aeroportuarios incluyen:

- Edificios administrativos y comerciales
- Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves
- Edificios de carga aérea
- Estación de bomberos
- Edificios de mantenimiento y almacenaje
- Incineradores para desechos nacionales e internacionales
- Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles
- Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre
- Edificios de oficinas de líneas aéreas
- Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos
- Torres de control de tráfico aéreo
- Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos servidos a bordo de aeronaves (catering).
- Edificios de apoyo general

- Cerco perimetral aeroportuario de seguridad

1.3 Programa de Mantenimiento y Limpieza

En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:

- Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original
- Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva
- Todas las lámparas y rótulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y máximas condiciones de calidad
- Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de manipuleo de maletas, aparatos para el recojo de maletas, fajas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de supresión de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta (POS), sistemas de computadoras, sistemas de administración del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo otro equipo necesario para las operaciones aeroportuarias serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes. Las partes de repuestos para todo equipo o sistemas serán adquiridas y almacenadas en las bodegas aeroportuarios o almacenes para todo el equipo y los sistemas aeroportuarios aquí listados, en conformidad a las recomendaciones de los fabricantes
- Pisos alfombrados recibirán una limpieza de champú dos veces por semana, por lo menos, y en conformidad con las recomendaciones de los fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica
- Pisos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, por lo menos cada 12 horas, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica
- Mostradores para atención a los pasajeros, barandas y la mueblería pública en general se mantendrá en un estado de alta calidad de apariencia, funcionalidad y seguridad
- Las paredes y barreras temporales que separan las zonas de construcción del público y las paredes de los corredores de circulación pública temporal serán construidas para asegurar la alta seguridad y salud, pintadas y mantenidas con una apariencia de pared aeroportuaria permanente
- Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios de los Aeropuertos y todas las zonas del lado aire y lado tierra de los mismos, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del CONCESIONARIO.

2. Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento del Lado Aire

Las tareas de Mantenimiento necesarias para conservar los componentes que conforman el Lado Aire e Infraestructura Aeroportuaria se subdividen en tareas de Mantenimiento Preventivo, Mantenimiento Periódico y Mantenimiento Correctivo.

Para la realización de las distintas actividades, ya sean de mantenimiento preventivo y/o correctivo, se deberán llevar controles rigurosos de los mismos por medio de órdenes de trabajo que incluirán: número de orden, descripción de la zona en la cual se realizará el mantenimiento, persona responsable, equipo de trabajo, descripción de los trabajos (preventivo/correctivo), prioridad y detalle del trabajo realizado.

Puede ocurrir que una orden de trabajo de mantenimiento preventivo origine órdenes de trabajo de mantenimiento correctivo asociadas a la misma, como por ejemplo en el caso de la revisión programada de una pista de vuelo, en la que la inspección visual conduce a la detección de caucho, pintura deficiente, grietas en el pavimento flexible, etc.

A continuación se muestra un resumen esquemático de las diversas actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto para Lado Aire así como la periodicidad aplicable a cada actividad:

PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y TAREAS		
MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS RUTINARIOS	DIARIO	Inspección visual de la pista
	SEMANAL	Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en calles de rodaje
		Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en plataforma
		Mantenimiento de señalización horizontal en plataforma
		Mantenimiento de drenaje y balizamiento en plataforma
		Mantenimiento de pavimento, drenaje y cerrajería de urbanización y accesos
		Mantenimiento de señalización horizontal y vertical de urbanización y accesos
		Mantenimiento de pavimento y señalización de caminos perimetrales
		Mantenimiento de zonas verdes y forestales
		Mantenimiento de cercos perimétricos
		Mantenimiento de red hidráulica y separadores de hidrocarburos
		Mantenimiento de red de drenaje general
	MENSUAL	Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista
		Mantenimiento de galerías subterráneas (si existen)
MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS PERIÓDICOS	ANUAL	Limpieza y análisis de depósitos de agua potable
	BIANUAL	Remoción de caucho sobre pavimentos y señalización horizontal c./ 2-4 años
		Limpieza de fosas sépticas y separadores de hidrocarburos o sistemas equivalentes (plazo variable según fabricantes)
MANTENIMIENTOS CORRECTIVOS	INMEDIATO	Retirada de objetos de zonas pavimentadas
		Balizamiento de urgencia en caso de peligro
		Bacheo provisional con aglomerado en frío
		Reparación urgente de canaletas y drenajes
		Reparación urgente de roturas en red de saneamiento
		Limpiezas puntuales de atascos en las redes de saneamiento
		Reparación urgente de acometida de agua al edificio terminal
	PLAZO 24H	Reparación urgente de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiere
		Reparación (sellado) urgente de fisura de pavimento asfáltico
		Reparación urgente de obra de fábrica
		Reposición de señal o cartel
		Reparación de barrera de seguridad
		Reparación de pintura en el campo de vuelos
		Reparación urgente de cerco perimetral
		Borrado o granallado de pintura en campo de vuelos
		Reparación de resto de tuberías de agua del aeropuerto
		Reparación de equipos separadores de hidrocarburos
	PLAZO 1 SEMANA	Reparación de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiere
		Reparación (sellado) no urgente de fisura en pavimento asfáltico
		Reparación de canaletas y drenajes no urgentes
		Reparación de obra de fábrica
		Reparación de barrera de seguridad

		Reparación de cerco de seguridad
		Limpieza de arroyos bajo pista (cuando proceda)
		Tratamientos fitosanitarios en zonas forestales del aeropuerto (cuando proceda)
		Grandes atascos en la red de saneamiento (plazo variable según gravedad)
GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO	CONTINUO	Gestión administrativa y técnica de la conservación
		Programación, seguimiento e informes de conservación
		Actualización de inventarios
		Control de costes de mantenimiento

El personal, la maquinaria y el stock mínimo de materiales con los que se debe contar para la realización de los trabajos de mantenimiento tienen que dimensionarse teniendo en cuenta todas las superficies e instalaciones del campo de vuelos y urbanizaciones del aeropuerto.

La maquinaria mínima con la que se debe contar para realizar las tareas de mantenimiento preventivo rutinario ha de estar ubicado permanentemente en el aeropuerto.

Las actividades de remoción de caucho (y repintado de señalización asociado) se realizarán con periodicidad bianual para los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, mientras que para los aeropuertos de Ayacucho y Andahuaylas, dado su bajo nivel de operaciones y el menor tamaño de aeronaves usuarias, se realizarán cada cuatro años.

Los trabajos de conservación de pavimentos obligan a que estos no paralicen la operatividad del aeropuerto, tanto en el campo de vuelo como en sus accesos, por lo que se deben realizar en el menor tiempo posible.

El personal encargado del mantenimiento de los pavimentos ha de gestionar los recursos disponibles para conservar el pavimento existente bajo el criterio básico de garanatizar la operatividad del aeropuerto, evitando al máximo posibles retrasos que puedan originar, buscando alternativas a las rodaduras de las aeronaves, o realizando los trabajos durante el período nocturno en caso de que no haya otro modo de evitar una afección severa sobre la operatividad del aeropuerto.

El personal de mantenimiento del campo de vuelo, en lo que refiere a pavimentos, ha de aplicar las técnicas adecuadas para evaluar el estado actual de los mismos. Para ello deberá disponer de un inventario actualizado de todos los pavimentos del aeropuerto.

Junto con el inventario de los pavimentos, los métodos de medida del estado de los mismos, las revisiones programadas y los ensayos de comportamiento de las distintas capas (calicatas y sondeos), el Concesionario realizará un estudio en el que se refleje estadísticamente la vida útil que le queda a los mismos y el grado de degradación aceptado, antes de proceder a su renovación completa.

JEFE DE PROYECTO
ASESOR LEGAL

Anexo 8 – Apéndice 4

Requisitos Técnicos Mínimos

Lineamientos del Sistema de Seguimiento y Mejoramiento de la Calidad

1. Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad

Los niveles de calidad serán evaluados conforme a unos lineamientos definidos en el presente Anexo. El Concesionario deberá proponer durante los primeros sies (06) meses de la Concesión la metodología de detalle del Sistema de Seguimiento de la Calidad, con soporte del Asesor Aeroportuario, sujeto a aprobación del OSITRAN. En esta propuesta se deberá especificar la metodología en la obtención de datos, los métodos de valoración y el mecanismo de puntuación utilizado para evaluar los niveles de calidad. Estos criterios deberán mantenerse a lo largo de toda la Concesión, para garantizar una homogeneidad en la información suministrada al OSITRAN y poder elaborar series históricas de los niveles de calidad ofrecidos.

El Concesionario deberá presentar anualmente al OSITRAN un "Plan de Mejoramiento de la Calidad" materializado en un informe que describa los niveles de calidad de los servicios aeroportuarios obtendios durante el ejercicio y las acciones que se tomarán durante el siguiente ejercicio para la mejora de la calidad, principales áreas de mejora detectadas y objetivos de mejoramiento fijados para ejercicios sucesivos.

Este documento deberá ser remitido dentro de los 30 Días Calendarios siguientes a la finalización del ejercicio.

El Concesionario deberá contratar a una empresa independiente, especializada en el diseño, conducción y evaluación de encuestas de servicio que asegure los medios y recursos necesarios para la realización de mediciones, conteos y encuestas necesarios para la elaboración del Plan de Mejoramiento de la Calidad.

El Concesionario deberá disponer de los sistemas de información requeridos para poder gestionar el Sistema de Seguimiento de la Calidad, que sea capaz de registrar los indicadores y niveles de calidad obtenidos en el tiempo.

La información necesaria para evaluar la calidad de los servicios aeroportuarios puede provenir de tres fuentes fundamentales:

1. La percepción de la calidad del servicio que manifiestan los usuarios principales (pasajeros y compañías aéreas) monitoriada a través de encuestas.

2. Una serie de medidas objetivas que se pueden realizar sobre las diversas instalaciones y servicios del aeropuerto en momentos de operación típica o estándar.

3. El registro de indicadores de calidad asociados a la actividad diaria de los aeropuertos.

Se excluye del Plan de Mejoramiento de la Calidad a usuarios intermedios (operadores de handling, proveedores de insumos y combusitbles, etc.).

1.1. Calidad de los servicios al pasajero

El concesionario propondrá una herramienta y unos indicadores de evaluación de la calidad de los servicios a los pasajeros basada en cuatro áreas o ámbitos de evaluación:

- Circulación de los pasajeros dentro de la terminal (hall principal, área de cobro de TUUA, zona de facturación, zona de control de seguridad e inmigración, salas de embarque, salas de reclamo de equipajes, etc.)

- Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión (sistema de acceso al avión, tatamiento de pasajeros con movilidad reducida, etc.)

- Tratamiento de equipajes (facturación, carros porta-equipajes, información de reclamos, etc.)

- Comunicaciones y accesos (playas vehiculares, accesos al aeropuerto, etc.)

1.2. Calidad de los servicios a aerolíneas

El Concesionario propondrá una herramienta y unos indicadores de evaluación de la calidad de los servicios a las aerolíneas basada en cuatro áreas de evaluación:

- Seguridad y operaciones (Salvamento y extinción de incedios, funcionamiento de pista-calles de rodaje, seguridad en las operaciones, etc.)

- Gestión de servicios en plataforma (funcionamiento y organización, seguridad de las operaciones, handling en rampa, etc.)

- Servicios en área terminal (disponibilidad de mostradores, almacenes y oficinas, protocolo aeropuerto, etc.)

- Instalaciones de carga y otros (almacenes de carga aérea, disponibilidad de hangares, otros.)

1.3. Indicadores de calidad

Los indicadores a utilizar para la evaluación tanto de los servicios a pasajeros como de los servicios a aerolíneas serán de tres naturalezas distintas:

- Parámetros de calidad percibida, evaluados a través de encuestas realizadas cada sies (06) meses. Las muestras estadísticas se caracterizarán por ser de tipo estratificado.

- Parámetros asociados a mediciones en hora punta (absoluta del año) y hora típica (30ª hora de mayor ocupación del año), tales como tiempos de recorridos, tiempos de demoras, superficies disponibles, etc. Las mediciones se realizarán semestral o anualmente.

- Parámetros asociados a registros de actividad aeroportuaria, tales como reclamaciones, incidentes y accidentes, interrupciones no programadas de un servicio, fallos en las comunicaciones, etc. Los registros se contabilizarán semestral o anualmente.

1.4. Encuestas

El Concesionario deberá contratar una empresa externa que lleve a cabo las actividades necesarias para la toma de datos de las encuestsas y para el análisis de los resultados obtenidos.

Las encuestas a pasajeros deberán incluir en la muestra una proporción de un porcentaje mínimo de pasajeros turistas y un porcentaje mínimo de pasajeros de negocios (declarados), a acordar con el OSITRAN. En una tercera estratificación muestral, deberán excluirse rangos de edad inferiores a 18 años y superiores a 65.

Aeropuerto	Pasajeros anuales (2009)	Pasajeros día pico estimados	Tamaño muestral propuesto
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Juliaca	200.000	670	12-14%
Puerto Maldonado	190.000	780	12-14%
Tacna	190.000	680	12-14%
Ayacucho	30.000	115	40-50%
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Las encuestas a pasajeros deberán incluir en la muestra a todas personas que requieran servicios de movilidad reducida durante los días seleccionados para la realización de las encuestas.

Durante la encuesta a pasajeros, deberá entrevistarse a pasajeros de al menos cuatro vuelos diferentes (para los cuatro aeropuertos principales) del día pico en proporciones similares, es decir, de entre dos llegadas y dos salidas consecutivas. En el caso de los aeropuertos de Ayacucho y Andahuaylas, será suficiente con entrevistar a los pasajeros de los vuelos de ida y de llegada consecutivos.

Las encuestas a aerolíneas deben incluir a todas las compañías que operen en el aeropuerto. La muestra de encuestas a aerolíneas deberá realizarse de forma estratificada a un grupo no inferior a cinco responsables de las compañías operadoras, dentro de la cual al menos deben encontrarse:

- Un jefe de operaciones
- Un técnico-comercial
- Un mínimo de cinco pilotos que operen habitualmente en el aeropuerto
- Personal del operador de handling y combustible de la aerolínea

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRUNO LEGUIA S.A. JEFE DE PROYECTO Proinversión

GIANCARLO VILLAR ASESOR LEGAL Proinversión

EJEMPLO DE ENCUESTA A PASAJERO

Datos del Entrevistado

Nombre _____ Edad _____ Sexo H M

Motivo del viaje (Negocios, Turismo, etc.) _____ Origen / Destino: _____

Nacionalidad _____ Días de permanencia en el país _____

Compañía aérea con la que ha volado o va a volar _____

Servicio de cobro de la TUUA

¿Cómo de satisfecho está con la atención en el servicio de cobro de TUUA?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio: _____

Servicios de facturación y [illegible]

¿Cómo de satisfecho está con la zona de facturación del aeropuerto?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con los servicios prestados en los mostradores de facturación?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones: _____

Instalaciones dedicadas al tratamiento de pasajeros a través de aduanas, inmigración y cuarentena

¿Cómo le ha satisfecho el servicio en la zona de revisión de su equipaje en aduanas a la salida?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cómo le ha satisfecho el servicio en la zona de revisión de su equipaje en aduanas a la llegada?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones: _____

Inspección de Seguridad

¿Cómo le ha satisfecho el servicio en la zona de revisión de su equipaje en aduanas a la salida?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio: _____

Vestíbulos de embarque y asientos en otras zonas

¿Qué le parecen los asientos y zonas de espera en salas de embarque?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio antes de embarcar: _____

¿Qué le parecen las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones: _____

Salas de pasajeros en tránsito

Si ha realizado un tránsito, ¿cómo de confortable ha sido su espera en la sala de tránsitos?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de espera medio en el tránsito:_____

Servicios de embarque y desembarque

¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque mediante vehículos de transporte de pasajeros?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo medio de acceso al avión:_____

¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque mangas?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo medio de acceso al avión:_____

Zonas de equipaje e instalaciones de servicios de reclamo

¿Cómo de satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes (amplitud, comodidad)?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo medio de reclamo:_____

¿Cómo de satisfecho esté con el trato percibido por su equipaje?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Si Vd. requiere servicios de movilidad reducida, ¿qué nivel de satisfacción ha tenido con estos servicios?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Carros porta-equipajes

¿Qué nivel de satisfacción ha tenido con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Información de vuelo, avisos, señalización y megafonía

¿En líneas generales, qué le parecen los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con el resto de señalética del aeropuerto?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las señales y avisos acústicos del aeropuerto?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Calidad ambiental

¿Qué opinión le merecen la iluminación y climatización del edificio terminal, en las salas en las que ha estado?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Áreas públicas en terminales

¿Cuál es su nivel de satisfacción con las zonas de espera de uso público y hall de llegadas/salidas?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Salas VIP y protocolo (Únicamente en caso de utilización)

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la sala VIP (calidad, comodidad, servicios disponibles, atención)?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Qué nivel de satisfacción le merece el trato percibido y el respeto del protocolo?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Accesos y comunicaciones con el aeropuerto

¿Cuál es su opinión sobre la calidad de los accesos al aeropuerto en cuanto a amplitud e iluminación?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Considera que los accesos al aeropuerto están correctamente indicados y señalizados?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la playa vehicular del aeropuerto?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Considera que los accesos son seguros?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo medio de espera al transporte público:_____

NOTAS:

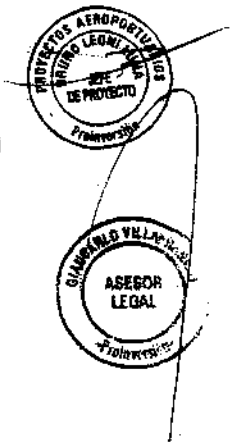
*Válido únicamente para pasajeros internacionales y pasajeros nacionales con destino/origen en el aeropuerto de Tacna.

(1) N/A—No aplicable. Por favor, añadir comentarios cuando proceda.

(2) Hora punta significa:

a) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en llegadas o equipaje en llegadas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en llegadas

b) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en salidas o equipaje en salidas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en salidas



EJEMPLO DE ENCUESTA A AEROLÍNEA

Datos del Entrevistado

Nombre _____ Edad _____ Sexo H M

Nombre Compañía Aérea _____ Cargo dentro de la compañía _____

Pistas y calles de rodaje

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con el funcionamiento en hora típica del sistema pista-calles de rodaje?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de rodaje medio plataforma-pista:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con el funcionamiento en hora punta del sistema pista-calles de rodaje?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo medio de demora en hora punta:_____

¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Plataforma de estacionamiento de aeronaves

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de Turnaround medio: _____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con la organización y asignación de puestos en plataforma?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones: _____

Servicios de handling en rampa

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con los servicios de handling en rampa a la aeronave?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción global con los servicios de handling en rampa a la aeronave?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

Servicios ofrecidos a la aeronave en la zona terminal

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora típica?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la disponibilidad de mangas y vehículos de transporte hasta la aeronave?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Tiempo de recorrido medio:_____

Almacenes y oficinas

¿Qué le parece la disponibilidad de oficinas que le oferta el aeropuerto en la zona terminal?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le oferta el aeropuerto en la zona terminal?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

PROYECTOS AEROPORTUARIOS JEFE DE PROYECTO Proinversión

ASESOR LEGAL Proinversión

¿Cuál es su nivel de satisfacción con el mobiliario, luz, climatización y restos de servicios de las oficinas?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Cuál es su nivel de satisfacción con la amplitud, acondicionamiento y equipos disponibles en los almacenes?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

[illegible]

¿Cuál es su nivel de satisfacción con los almacenes de carga aérea disponibles?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones: _____

¿Está satisfecho con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto (hangares, prueba de motores, etc.)?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

¿Está satisfecho con equipamientos adicionales como los trollies y otra maquinaria de carga/descarga?

☐ Muy bajo ☐ Bajo ☐ Correcto ☐ Bueno ☐ Excelente Observaciones:_____

NOTAS:

(1) N/A—No aplicable. Por favor, añadir comentarios cuando proceda.

(2) Hora punta significa:

a) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en llegadas o equipaje en llegadas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en llegadas

b) Para un problema relacionado exclusivamente con pasajeros en salidas o equipaje en salidas – la hora media del día promedio en el cual se produce el mayor número de pasajeros en salidas

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRUNO LEONI [illegible] JEFE DE PROYECTO Proinversión

GIANCARLO VILLAFRANQUI ASESOR LEGAL Proinversión

1.4. Indicadores basados en mediciones

El Concesionario deberá contratar una empresa externa que lleve a cabo las actividades necesarias para la toma de datos de las mediciones y para el análisis de los resultados obtenidos.

Servicios al Pasajero	
Circulación dentro de la terminal	
Superficie en el hall principal por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Información al pasajero en hall principal (alertas e información de vuelo)	_____ Nº alertas/hora
Superficie de sala de cobro de TUUA por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de espera en área de cobro de TUUA en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie de sala de facturación por Pax. hora punta y por Pax. hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de paso en la zona de control de seguridad hora punta y hora típica	_____ min./Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie sala control de seguridad por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/ Pax. hora punta _____ m2/ Pax. hora típica
Tiempo medio de espera en la sala de embarque por pax. en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Superficie salas de embarque por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Superficie zonas comerciales por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Superficie de sala de reclamo de equipajes por pax. hora punta y hora típica	_____ m2/Pax. hora punta _____ m2/Pax. hora típica
Transporte terminal-avión	
Tiempo medio de acceso al avión en hora punta y hora típica	_____ min./ Pax. hora punta _____ min./Pax. hora típica
Nº de vehículos adaptados para pasajeros con movilidad reducida por pax. hora punta y pax. hora típica	_____ vehículos/Pax. hora punta _____ vehículos/Pax. hora típica
Nº de sillas de ruedas adaptadas por pax. hora punta y pax. hora típica	_____ sillas/Pax hora punta _____ sillas/Pax hora típica
Tratamiento de equipajes	
Nº carros porta-equipajes por pax. hora punta y pax. hora promedio	_____ carros/pax hora punta _____ carros/pax hora promedio
Comunicaciones y accesos	
Tiempo medio de espera para un medio de transporte público por pax. hora punta y pax. hora	_____ min./ Pax. hora punta

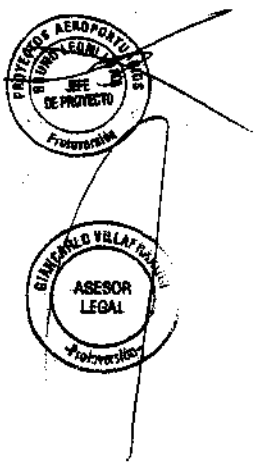
típica	_____ min./Pax. hora típica

Servicios a las Aerolíneas

Seguridad y Operaciones	
Demora media de vuelos programados en hora punta y hora típica	_____ min./hora punta _____ min./hora típica
Nivel de adecuación a los estándares de la OACI (SARPs), en base al nivel de cumplimiento de las normas del Aeno 14*	_____ % adecuación
Capacidad de puestos de estacionamiento	
Disponibilidad de puestos para estacionamiento en hora punta y hora típica	_____ Ops. hora punta / puesto _____ Ops. hora típica / puesto
Aeronaves/puesto en hora punta y en hora típica	___ Aeronaves hora punta/ puesto ___ Aeronaves hora típica/ puesto
Nivel de adecuación a los estándares de la OACI (SARPs), en base al nivel de cumplimiento de las normas del Aeno 14*	_____ % adecuación
Tiempo medio de tournaround (handling en rampa) en hora punta y hora típica	_____ min./hora punta _____ min./hora típica
Superficie de plataforma destinada para handling en rampa	_____ m2
Servicios en área terminal	
Superficie de oficinas por compañía no satisfecha en la zona de facturación	_____ m2/compañía
Superficie de oficinas comerciales no satisfecha por compañía	_____ m2 comerciales/compañía
Superficie almacenes en terminal no satisfecha por compañía	_____ m2/compañía
Instalaciones para el cargo y correo	
Superficie almacenes por toneladas anuales de cada compañía	_____ m2/t

NOTAS:

*Cálculo basado en el análisis técnico-aeronáutico correspondiente y el proceso de certificación de aeródromo.



1.5. Indicadores basados en registros de actividad

El Concesionario deberá disponer de los sistemas de información requeridos para poder garantizar de forma automática o manual el regisro de los indicadores basado en la actividad diaria de cada aeropuerto.

Servicios al Pasajero	
Circulación dentro de la terminal	
Reclamaciones del servicio de cobro de TUUA	_____ reclamaciones/año
Incursiones anuales no controladas (security) en el lado aire	_____ incursiones/año
Transporte terminal-avión	
% Utilización manga hora punta y hora típica	_____ min./hora punta
	_____ min./hora típica
% Utilización anual vehículo embarque, mangas y a pie	_____ % Vehículos
	_____ % Mangas
	_____ % A pie
Tratamiento de equipajes	
Comunicaciones y accesos	
Plazas de playas/pax. anuales	_____ plazas/pax.
Servicios a las Aerolíneas	
Seguridad y operaciones	
Nº de solicitudes del servicio SEI al cabo del año	_____ solicitudes/año
Tiempo medio de respuesta frente a una emergencia	_____ min.
Fiabilidad del SEI (% tiempo interrupción no programada del servicio de al menos un vehículo al cabo del año)	_____ h/año
Nº de actuaciones de mantenimiento correctivo al año en pista-calles de rodaje	_____ actuaciones
Fiabilidad de señalización y balizamiento de pista (tiempo total de interrupciones no programadas)	_____ h/año
Nº de reportes BIRDTAM actualizados al cabo del año	_____ reportes/año
Ratio accidentes/operaciones	_____ accidentes/año
Ratio incidentes/operaciones	_____ incidentes/año
Gestión y servicios en plataforma	
Nº de actuaciones de mantenimiento correctivo al año de la plataforma	_____ actuaciones/año
Fiabilidad de señalización y balizamiento de pista (interrupciones no programadas del servicio)	_____ h/año
Servicios en área terminal	
% Utilización de sala VIP	_____ h/año
Instalaciones de carga y otros	

1.6. Cálculo de los niveles de calidad

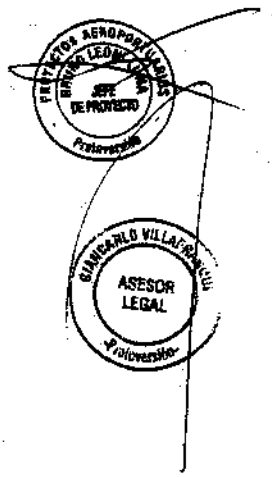
El concesionario deberá proponer y presentar en su Plan de Mejoramiento de la Calidad el detalle técnico de cálculo y ponderación de cada uno de niveles de calidad parcial y global a partir de los indicadores de las encuestas, mediciones y registros enunciados previamente. La ponderación de indicadores estará basado en un reparto 50%-50% para los indicadores

de calidad percibida y los indicadores objetivos, respectivamente (25% será el peso de indicadores basados en mediciones y 25% el peso de indicadores basados en resgitros de actividad).

De esta forma se obtendrán hasta cuatro niveles de calidad parcial para los servicios ofrecidos a los pasajeros, y 4 cuatro de calidad parcial para los servicios ofrecidos a las aerolíneas. Los niveles de calidad global serán 2 calculados a partir de los niveles de calidad parcial para pasajeros y aerolíneas respectivamente.

El modelo de cálculo propuesto respetará aproximadamente las siguientes ponderaciones:

Nivel de calidad Global de los servicios al pasajero:	
- Nivel de calidad parcial circulación dentro de la terminal	30%
- Nivel de calidad parcial transporte entre terminal y avión	30%
- Nivel de calidad parcial tratamiento de equipajes	30%
- Nivel de calidad parcial comunicaciones y accesos	10%
Nivel de calidad Global de los servicios a aerolíneas:	
- Nivel de calidad parcial seguridad y operaciones	60%
- Nivel de calidad parcial gestión y servicios en plataforma	20%
- Nivel de calidad parcial servicios en área terminal	15%
- Nivel de calidad parcial instalaciones de carga y otros	5%



Anexo 9

Tabla de Penalidades

Tabla Nº 1: Penalidades referidas al Cláusula Quinta del Contrato: Régimen de Bienes

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
1.71	Atraso en la presentación al OSITRAN, de cualquiera de los Inventarios, conforme a lo establecido en la clausula 1.71	1,000	Cada día de atraso
5.10.3, 5.10.9	Atraso en la reposición de los Bienes de la Concesión que pudieran resultar pérdidos, obsoletos o dañados, según sea determinado esto último por el OSITRAN, sobre el plazo máximo indicado.	1,000	Cada día de atraso
5.10.5	Atraso en denunciar oportunamente a la autoridad pública correspondiente y dar aviso al CONCEDENTE dentro de los cinco (05) Días de ocurrida la pérdida de los Bienes perdidos.	1,000	Cada día de atraso
5.10.6	Transferir, afectar en garantía mobiliaria, los Bienes de la Concesión que el CONCESIONARIO haya incorporado, vía construcción o adquisición, que incluye el arrendamiento financiero, durante la Concesión, sin la previa autorización del CONCEDENTE.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
5.14	No ejercer la defensa posesoria	5,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla Nº 2: Penalidades referidas a la Cláusula Sexta: Mantenimiento de los Bienes de la Concesión.

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
6.2	Atraso en efectuar las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato, así como no efectuar las labores de Mantenimiento Rutinario, que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8.	5,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
6.3	No cumplir con las labores de inspección y no llevar a cabo una evaluación funcional y estructural de los pavimentos del Lado Aire de los Aeropuertos del Segundo Grupo.	1,000	Cada día de atraso
6.4	Atraso con la presentación a OSITRAN del Programa de Mantenimiento Periódico a ser	1,000	Cada día de atraso

	ejecutado durante los cinco años siguientes a la aprobación del mismo.		
6.9	Atraso en la instalación de los equipos necesarios para la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de conformidad con el presente Contrato.	1,000	Cada día de atraso

Tabla Nº 3: Penalidades referidas a la Cláusula Sétima: Explotación de la Concesión.

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
7.1.5	No mantener durante la Vigencia de la Concesión, el Personal Clave y/o no cumplir con los requisitos de formación profesional y experiencia mínimos fijados en el Anexo 22 del presente Contrato.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.6	Atraso en informar a OSITRAN sobre las sucesivas modificaciones de capital cada vez estas se efectúen.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.7, 7.18	No cumplir con obligar, en el supuesto que las Operaciones Secundarias sean prestadas por terceros, a que éstos previamente hayan obtenido los permisos administrativos y técnicos requeridos por la DGAC; así como no incluir en los contratos a ser suscritos con los operadores secundarios, una cláusula resolutoria que establezca la resolución de dichos contratos, en caso que los operadores secundarios no cumplan con las normas que emita la DGAC relacionadas a la Seguridad de la Aviación Civil y las Normas Regulatorias aplicables.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.12	No proporcionar a CORPAC las áreas señaladas en el Apéndice 1 del Anexo 10 de manera gratuita	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.14	No proporcionar en forma gratuita a las entidades públicas a que se refiere el Anexo 4, oficinas no amobladas pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades en cada uno de los Aeropuertos.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.16	No verificar y actualizar los datos aeronáuticos correspondientes a los Aeropuertos.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.1.17	No operar los Aeropuertos de acuerdo a los horarios de operación vigentes a la Fecha de Cierre que se establecen en el Anexo 1 del presente Contrato.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.2.3	No llevar a cabo directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 5 del presente Contrato, bajo los conocimientos del Asesor Aeroportuario, en virtud al Contrato de Asesoría Aeroportuaria.	500,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

7.2.4	Atraso en remitir a OSITRAN el informe respecto al cumplimiento del CONCESIONARIO del plan de trabajo indicado en el Numeral 7 del Anexo 27, 30 Días Calendario previos a la culminación de cada Año de la Concesión.	1,000	Cada día de atraso
7.2.8	No mantener, durante el plazo de contratación de un nuevo Asesor Aeroportuario, los niveles de seguridad operacional y asegurar el cumplimiento de los Niveles de Servicio de los Aeropuertos de acuerdo a lo establecido en el Anexo 8.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.4.1	No solicitar la Certificación de Aeródromo ante la DGAC, durante los primeros dieciocho meses de la Concesión.	5,000	Cada día de atraso
7.6.1, 7.6.2	No cumplir con lo establecido en la Ley N° 28404 "Ley de Seguridad de la Aviación Civil" y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, en lo correspondiente a los operadores de aeródromos; así como no prestar los servicios que corresponden a la "Seguridad Aeroportuaria" de acuerdo a lo establecido en dicho Reglamento	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.6.4	No implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, para la parte aeronáutica y la parte pública.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.6.5	No implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de Seguridad de la Aviación necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad de los Aeropuertos durante las veinticuatro (24) horas, todos los Días Calendario del año, durante la vigencia de la Concesión	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
7.7.1	No implementar un sistema mediante el cual se registren las sugerencias y quejas formuladas por los Usuarios de los Aeropuertos	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 4: Penalidades referidas a la Cláusula Octava: Ejecución de las Obras.

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
8.2.1	Atraso en el inicio y en el término de ejecución de las Obras Obligatorias.	5,000	Cada día de atraso
8.3.1.2	Atraso en la entrega de las Obras Obligatorias en el plazo estipulado en el Contrato.	5,000	Cada día de atraso
8.2.1.3	Atraso en la entrega del Expediente Técnico o Estudio de Impacto Ambiental para la ejecución de Obras Obligatorias.	5,000	Cada día de atraso
8.2.2.4	Atraso en la entrega de los Planes Maestros de Desarrollo para cada Aeropuerto	5,000	Cada día de atraso

8.2.2.5	Atraso en la entrega de los Planes de Equipamiento del Periodo Remanente, para cada Aeropuerto	5,000	Cada día de atraso
8.2.2.6	Atraso en la entrega del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire, para los Aeropuertos.	5,000	Cada día de atraso
8.2.2.7	Atraso en la presentación de los Planes Anuales de Inversiones para cada Aeropuerto	5,000	Cada día de atraso

Tabla N° 5: Penalidades referidas a la Cláusula Novena del Contrato: Régimen Económico Financiero

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
9.1.2	No poner en conocimiento de los Usuarios el tarifario correspondiente en la forma que establezca el OSITRAN.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 6: Penalidades referidas a la Cláusula Décima: Garantías

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
10.2.3	Atraso en la presentación de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras.	1,000	Cada día hasta un máximo de 30 Días.
10.4.1	Contraer un Endeudamiento Garantizado Permitido sin informar por escrito al OSITRAN o al CONCEDENTE.	5,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 7: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Primera: Régimen de Seguros

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
5.10.12 y 11.1	Incumplimiento de la obligación de contratar, presentar y mantener vigentes las pólizas de seguro referidas a la responsabilidad civil, sobre bienes materia de ejecución de obras, de riesgos laborales y otras pólizas.	5,000	Cada día de atraso

Tabla N° 8: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Segunda: Consideraciones Socio Ambientales

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
12.1.2.4	Atraso en la entrega a la DGASA del resultado de la Identificación y Evaluación de los	1,000	Cada día de atraso

	Pasivos Ambientales y el Plan de Corrección y Mitigación.		
12.1.3.1y 12.1.3.2	Atraso en la presentación de la Declaración de Impacto Ambiental.	1,000	Cada día de atraso
12.1.4	Atraso en la presentación del Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.	1,000	Cada día de atraso
12.1.1.1 y 12.1.5.1	Incumplimiento de normativa ambiental vigente referido al manejo de residuos sólidos, manejo y almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, sistema de abastecimiento y manejo de hidrocarburos, manejo de aguas residuales, uso de agua, conservación de la calidad de aire y ruido, conservación de la calidad de suelo, zonificación, riesgos ambientales, seguridad y salud laboral, gestión ambiental.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.1.4	Incumplimiento en la ejecución de medidas preventivas, mitigación y corrección de los probables problemas e impactos ambientales suscitados a partir de la Toma de Posesión.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.1.6	Incumplimiento en la solicitud de la debida certificación ambiental previa a la ejecución de actividades contempladas en las Obras, Obras Nuevas y Adicionales de Obra.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.3	Incumplimiento de las medidas ambientales establecidas en las Declaraciones de Impacto Ambiental de las Obras del Periodo Inicial.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.4.1	Incumplimiento de las medidas ambientales establecidas en los Estudios de Impacto Ambientales durante la ejecución de las Obras del Periodo Remanente, Obras Nuevas o Adicionales de Obra.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.2.4	Incumplimiento en los tiempos de presentación de cada producto de los procesos de Auditoria Ambiental y Plan de Corrección y Mitigación.	1,000	Cada día de atraso
12.1.2.7	Incumplimiento de las medidas de mitigación y corrección de los pasivos ambientales establecidos en el Plan de Corrección y Mitigación.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.2.11	Incumplimiento de las medidas de mitigación y/o compensación ambiental en los aeropuertos que la autoridad ambiental competente determinó la necesidad de implementar.	50,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento
12.1.5.4	Incumplimiento en la presentación de los informes trimestrales que den cuenta de las actividades de la gestión ambiental en los aeropuertos a partir de la Toma de Posesión	1,000	Cada día de atraso
12.1.6	Incumplimiento de las especificaciones consideradas en la cláusula 12.1.6, referidas a Contaminación, del Contrato de Concesión.	250,000	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Tabla N° 9: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Tercera: Relación con Socios Terceros y Personal

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
13.4.1	No cursar una oferta de trabajo al 100% del personal, identificado en el Anexo 13, que se encuentra trabajando en los Aeropuertos bajo la modalidad de contrato de trabajo a plazo fijo o indeterminado, a la fecha de convocatoria del Concurso, que figura en el Anexo 13 del presente Contrato.	10,000	Por cada trabajador no contratado
13.4.6	Atraso en la ejecución del Programa de capacitación, dentro del primer (1) Año de Concesión, para los trabajadores a que se refiere el numeral 13.4.1.	1,000	Cada día de atraso

Tabla N° 10: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Cuarta: Competencias Administrativas

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
14.3.4	Atraso en la presentación a OSITRAN de la información indicada en el Numeral 14.3.4.	1,000	Cada día de atraso

Tabla N° 11: Penalidades referidas al Anexo 16, Régimen Económico Financiero

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
Apéndice 1	Atraso en la presentación a OSITRAN del Informe de Avance de Obras	1,000	Cada día de atraso

Tabla N° 12: Penalidades referidas al Apéndice 4 del Anexo 8, Sistema de Seguimiento y Mejoramiento de la Calidad

Existen dos tipos de penalidades asociados a los niveles de calidad que se ejecutarán para cada uno de los aeropuertos:

- Penalización por obtener un porcentaje por debajo de los niveles de calidad referenciales (parciales y globales) calculados en el año base o primer año de la concesión, cuando el Concesionario se hace cargo de las instalaciones aeroportuarias.

- Penalización por obtener un porcentaje por debajo de los niveles de calidad obtenidos en los tres años consecutivamente anteriores

Sobre el primer apartado las penalizaciones son las siguientes:

Penalidad US$	Descripción de incumplimiento del nivel de calidad objetivo	Criterio de Aplicación
15.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en la circulación dentro de la terminal de los pasajeros**	Cada año
15.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en la circulación terminal – avión de los pasajeros**	Cada año
5.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en tratamiento de equipajes**	Cada año
5.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en comunicaciones y accesos**	Cada año
30.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a las compañías en seguridad y operaciones**	Cada año
15.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios y gestión en plataforma**	Cada año
10.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios de área terminal**	Cada año
5.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios de carga y otros**	Cada año
50.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad global ofrecida a los pasajeros**	Cada año
50.000	Valor inferior durante dos ejercicios consecutivos en promedio a 10% del valor del período base en el nivel de **calidad global ofrecida a las Aerolíneas**	Cada año

Sobre el segundo apartado las penalizaciones son las siguientes contadas desde el cuarto año de la concesión:

Penalidad	Descripción de incumplimiento del nivel de calidad objetivo	Criterio de Aplicación
10.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en la circulación dentro de la terminal de los pasajeros**	Cada año
10.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en la circulación terminal – avión de los pasajeros**	Cada año
5.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en tratamiento de equipajes**	Cada año
5.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a los pasajeros en comunicaciones y accesos**	Cada año
20.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a las compañías en seguridad y operaciones**	Cada año
10.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios y gestión en plataforma**	Cada año
10.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios de área terminal**	Cada año
5.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad parcial a las compañías en servicios de carga y otros**	Cada año
35.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad global ofrecida a los pasajeros**	Cada año
35.000	Valor inferior durante el ejercicio al mínimo valor de los tres últimos períodos consecutivamente anteriores en el nivel de **calidad global ofrecida a las Aerolíneas**	Cada año

Tabla Nº 13: Penalidades referidas al Anexo 25 - Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Obras Nuevas, Actividades de Mantenimiento Periódico, Consultorías y Equipamiento

Cláusula Contrato	Descripción de penalidad	Monto (US$)	Criterio de Aplicación
Anexo 25	Incumplimiento del Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Obras Nuevas, Actividades de Mantenimiento Periódico, Consultorías y Equipamiento	10% del valor referencial de la obra, servicio o bien a contratar	Cada vez que se verifique el incumplimiento

Anexo 10

INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A.

CONVENIO DE COLABORACIÓN

Conste por el presente documento el Convenio de Colaboración que suscriben de una parte; _____ identificada con RUC N° _____, debidamente representada por su apoderado (a), señor (a) _____, identificado (a), con _____, según poder inscrito en _____. A esta empresa se le denominará en adelante el "CONCESIONARIO"; y de la otra parte Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., identificada con RUC N° 20100004675, debidamente representada por su Gerente General (e) señor Luis Felipe Vallejo Leigh, identificado con DNI N° 07844781 según poder inscrito en el asiento C00157 de la Partida Registral 70201195 del Registro de Personas Jurídicas del Callao. A esta empresa se le denominará en adelante "CORPAC"; asimismo interviene en el presente Convenio el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de CONCEDENTE, en adelante el "MTC", debidamente representado por el Viceministro de Transportes, señor ....., con D.N.I. N° ....., debidamente facultado por Resolución Ministerial N° -2006-MTC/01, de fecha ..... en su calidad de representante del Concedente en los términos y condiciones siguientes:

Primero: Antecedentes

1.1 El CONCESIONARIO es una sociedad anónima constituida por el adjudicatario de la Buena Pro de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú (la Concesión), que tiene como objeto exclusivo el de dedicarse a la explotación de la Concesión antes señalada.

1.2 CORPAC es una empresa del Estado constituida mediante Decreto Ley N° 19527, y transformada, mediante Decreto Legislativo N° 99, en una sociedad mercantil sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado, que se rige por su estatuto social y por el Decreto Legislativo N° 723. CORPAC, por delegación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y mediante Resolución Directoral 119-2006-MTC/12 del 13 de julio del 2006, ha asumido las funciones de establecer, administrar, operar y conservar los servicios de Tránsito Aéreo (ATS), los servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas, los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y los Servicios de Meteorología Aeronáutica (MET)

1.3 El MTC representa al Estado Peruano, Concedente de la Concesión de conformidad con lo dispuesto en los antecedentes del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República de Perú (el Contrato de Concesión). El MTC, como Concedente, ha asumido una serie de obligaciones en el Contrato de Concesión.

1.4 La DGAC en virtud al artículo 8° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, es la Dirección que ejerce las funciones y atribuciones que al Ministerio de Transportes y Comunicaciones le corresponden con respecto a la Aviación Civil en el Perú. Dentro de su campo de atribuciones tiene, entre otras, las siguientes funciones: establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, pudiendo delegar estas actividades a otra entidad del Estado. Asimismo otorga los permisos de operación que autorizan el desarrollo de la actividad aeronáutica civil y es la encargada de certificar los aeródromos.

Segundo: Objeto del presente Convenio.

Por el presente documento las Partes precisan las obligaciones de CORPAC y del CONCESIONARIO originadas en la suscripción del Contrato de Concesión.

Las Partes dejan expresa constancia que este Convenio no altera ni modifica la asignación de funciones, derechos y responsabilidades de las Partes establecidas en las Normas Aeronáuticas o en el Contrato de Concesión.

Tercero: Definiciones

Los términos cuyas primeras letras estén consignadas en mayúsculas en el presente documento tendrán las siguientes definiciones:

3.1 **Aeropuerto(s):** Es cualquiera de los Aeropuertos que forman parte del Segundo Grupo de Aeropuertos en Concesión: Tacna, Juliaca, Arequipa, Puerto Maldonado, Ayacucho y Andahuaylas; con las áreas, medidas perimétricas y características detalladas en el Anexo 1 del Contrato de Concesión.

3.2 **Áreas de la Concesión:** Son aquellas áreas que conforman los Aeropuertos en cada sede de provincia, los cuales han sido entregados por el MTC al CONCESIONARIO y que aparecen descritas en los planos que como apéndice 1 del Anexo 2 que forman parte del Contrato de Concesión.

3.3 **Áreas de uso a CORPAC:** De acuerdo con lo estipulado en el punto 7.1.12 del Contrato de Concesión, el MTC proporcionará a CORPAC las áreas señaladas en el Apéndice 1 del presente contrato en propiedad, las mismas que serán destinadas única y exclusivamente para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea (equipamiento, infraestructura y edificaciones para el personal que desarrolla funciones aeronáuticas, así como de soporte técnico y administrativo, accesos y servidumbre).

3.4 **Carta de Acuerdo:** Documento mediante el cual las Partes convienen los detalles de determinados aspectos previstos de manera general en este Convenio y que podrán ser suscritas por delegación. Para tal fin, las Partes suscribirán las Cartas Acuerdos correspondientes, en el plazo máximo de (90) noventa días calendarios contados a partir de la fecha de suscripción del presente Convenio.

3.5 **Convenio:** El presente instrumento con todos sus Anexos.

3.6 **Contrato de Concesión:** El Contrato celebrado entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, con todos sus Anexos y Apéndices.

3.7 **Equipos y/o Sistemas de Navegación Aérea del Aeropuerto:** Se incluye dentro de esta definición, aquellos equipos o sistemas que se requieran para cumplir con las Normas Aeronáuticas vigentes, relacionados a los servicios de Navegación Aérea.

3.8 **Inspección en Vuelo:** Acto de someter a ensayos en tierra y en vuelo las radioayudas, radar, radiocomunicaciones móviles y ayudas luminosas para la navegación aérea y que las aeronaves destinadas a la navegación aérea puedan utilizar (Anexo 10 y 14 OACI, Documento 8071 OACI).

3.9 **Manual del Aeródromo:** Es el Manual requerido por la Parte 139 de las Regulaciones Aéreas del Perú como parte de la certificación de Aeródromos, en el cual se incluyen las regulaciones y procedimientos operacionales para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, conforme a las regulaciones aplicables.

3.10 **Normas Aeronáuticas:** Son los Convenios Internacionales sobre la materia, la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, la Ley de Seguridad de la Aviación Civil y su Reglamento, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, los Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación y Facilitación así como cualquier otra norma que las modifique o reemplace, así como cualquier otra norma del sector que sea emitida posteriormente a la firma de este documento.

3.11 **Nuevos Servicios de Navegación Aérea:** Son aquellos recomendados por la OACI a través del Plan Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (Doc. 8733), o en las Normas Aeronáuticas.

3.12 **Parte(s):** Son el CONCESIONARIO y CORPAC o sus sucesores.

3.13 **Procedimientos para la remoción de aeronaves del área de maniobras:** Son los procedimientos descritos, en detalle, en el Manual de de Aeródromo, en el Plan de Emergencia y Reglamento de Uso del Aeropuerto, según corresponda.

3.14 **Reglamento de Uso del Aeropuerto:** Es el reglamento que contiene procedimientos y disposiciones de carácter general, relacionados al uso del Aeropuerto, por parte de cualquier usuario del mismo.

3.15 **Servicios de Navegación Aérea:** Son aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia. Los Servicios de Navegación Aérea son los que se detallan en el Anexo 1 de la RD 119-2006-MTC/12 del 13 de Julio de 2006 a cargo de CORPAC, incluidos los servicios de ayudas luminosas descritos en la definición 1.116 del Contrato de Concesión.

3.16 **Servicios Aeroportuarios:** Son los servicios a cargo del CONCESIONARIO descritos en el numeral 1.117 del Contrato de Concesión.

3.17 **Servicios No Aeroportuarios:** Son los servicios a cargo del CONCESIONARIO y/o terceros descritos en el numeral 1.118 del Contrato de Concesión.

3.19 **Sucesor de CORPAC:** Cualquier entidad pública o privada que asuma, total o parcialmente, los servicios a que ésta se ha obligado por el presente Convenio.

Cualquier término del presente Contrato, cuya primera letra aparezca en mayúscula y no esté contenida en la Cláusula 3, tendrá el significado que le da el Contrato de Concesión.

Los términos aeronáuticos que aparecen en este documento tendrán la definición establecida en la RAP 1 "Definiciones y Abreviaturas".

Cuarto: Áreas del Aeropuerto que se entregarán en uso a CORPAC

4.1 De acuerdo con lo previsto en el punto 7.1.12 del Contrato de Concesión, el MTC proporcionará a CORPAC las áreas señaladas en el Apéndice 1 del presente Convenio, en propiedad, las mismas que serán destinadas única y exclusivamente para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea (Equipamiento, Infraestructura y Edificaciones para el Personal que desarrolla funciones aeronáuticas, así como de soporte técnico y administrativo, además de así como las áreas de acceso y servidumbre que permitan el ingreso y salida de las instalaciones mencionadas).

4.2 CORPAC se obliga a emplear los colores corporativos del CONCESIONARIO para el pintado de fachadas o de paredes que enfrenten áreas públicas, de forma tal que se mantenga la uniformidad arquitectónica de la infraestructura. La Gerencia de Mantenimiento e Inversiones del CONCESIONARIO proporcionará la información a CORPAC.

4.3 En el supuesto que CORPAC destine las áreas proporcionadas a fines distintos a la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, éstas deberán ser desocupadas y devueltas al CONCESIONARIO en un plazo no mayor a siete Días, previa verificación del OSITRAN del uso indebido que le esté dando CORPAC.

4.4 CORPAC faculta al CONCESIONARIO y al CONCEDENTE a través del OSITRAN a realizar, con profesionales competentes, visitas periódicas a las áreas a fin de verificar aspectos sanitarios, eléctricos, riesgos, mantenimiento de infraestructura y seguridad. Tales visitas serán coordinadas con CORPAC con dos días hábiles de anticipación.

4.5 En los casos en que (i) la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto, aprobado por las autoridades competentes, o (ii) por motivos técnicos, operacionales o de seguridad debidamente acreditados por el CONCESIONARIO ante OSITRAN resulte necesario reubicar las

áreas actualmente ocupadas por CORPAC, el CONCESIONARIO podrá reubicarlas o reasignarlas debiendo previamente coordinar con el MTC, con conocimiento de CORPAC.

Las nuevas áreas deberán permitir a CORPAC desarrollar las mismas funciones de manera eficaz y eficiente para las que venían siendo utilizadas las áreas a ser reemplazadas. Las mismas que deberán contar con iguales o mejores características a las actuales. La implementación de las nuevas áreas (edificaciones, ductería, cableado, los trabajos de retiro e instalación del los equipos, facilidades de agua y desagüe, vías de acceso, habilitación de terrenos, entre otros) así como el costo del traslado será por cuenta del CONCESIONARIO, sin que implique gasto alguno para CORPAC, y no deberá interrumpir los servicios de CORPAC.

4.6 Para efectos del presente Contrato las edificaciones correspondientes a las Torres de Control de cada Aeropuerto así como cualquier otra infraestrucutura que en un futuro se estime conveniente implementar para prestar el Servicio de Navegación Aérea dentro del Área de Concesión serán cedidas en uso a CORPAC. La construcción de nuevas Torres de Control así como cualquier otra infraestructura que en un futuro se estime conveniente implementar para prestar el Servicio de Navegación Aérea, la instalación de sus respectivos equipamientos, sus conexiones a las redes electricas de agua potable y desague, así como el mantenimiento de dichas infraestructuras y sus sistemas será de responsabilidad de CORPAC.

Quinto: Seguridad (Security)

5.1 El CONCESIONARIO es responsable de la seguridad (security) del Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, así como de los equipos de propiedad de CORPAC que se encuentren dentro de las Áreas de la Concesión, pasajeros y/o usuarios.

5.2 CORPAC es responsable de la seguridad de las instalaciones de uso aeronáutico o administrativo cuya posesión y operación se ha reservado a CORPAC, tales como las ayudas luminosas en toda su extensión, estaciones de radioayudas, comunicaciones, meteorología, subestaciones eléctricas y casas de fuerza entre otros, siempre que se encuentren ubicadas fuera de las Áreas de la Concesión.

Sexto: De los Servicios a cargo de CORPAC

6.1 De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión y en el presente Convenio, los servicios que se señalan a continuación serán prestados exclusivamente por CORPAC conforme al Plan Nacional de Navegación Aérea y a la Resolución Directoral 119-2006-MTC/12:

a. Servicios de control de tránsito aéreo, que incluye los servicios de: (i) control de área, (ii) control de aproximación (iii) de vigilancia y (iv) control de aeródromo.

b. Servicios de información de vuelo (FIS y AFIS)

c. Servicios de alerta

d. Servicios de información aeronáutica

e. Servicios de meteorología aeronáutica, que incluye los servicios de: (i) observatorios metereológicos, (ii) pronósticos metereológicos, (iii) climatología.

f. Servicios de comunicaciones aeronáuticas, que incluye los servicios de: (i) servicio móvil aeronáutico - piloto / controlador, (ii) servicio fijo aeronáutico - controlador / controlador

g. Servicios de Inspección en Vuelo

h. Servicios de radio ayudas para la navegación aérea que incluye los servicios de: (i) Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), (ii) Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR), (iii) Equipo medidor de distancia (DME), (iv) Radiofaro no direccional (NDB), (v)

GNSS y otros equipos, sistemas y estrategias que se están desarrollando a favor de la navegación aérea.

i. Servicios de comunicaciones aeronáuticas, que incluye los siguientes sistemas: (i) radiocomunicaciones HF, VHF y UHF (ii) conmutadores orales ATS y de datos y (iii) medios de transmisión y recepción inclusive de tipo satelital.

j. Servicios de ayudas visuales para la Navegación Aérea, que incluye: (i) Sistemas de luces, (luces de pista, luces de Calle de Rodaje, sistema de luces de aproximación, indicador visual de pendiente de aproximación de precisión (PAPI)), ayudas visuales indicadoras de obstáculos, indicadores de dirección de viento, faro aeronáutico, (ii) señalización vertical del área de maniobras.

k. Servicios de vigilancia aérea, referidos a los sistemas de: (i) detección y vigilancia por radio comunicaciones, (ii) radar primario, (iii) radar secundario y (iv) vigilancia dependiente automática y v) multilateración.

l. Servicio de abastecimiento de energía eléctrica, de acuerdo a las cargas de energía eléctrica vigentes a la Fecha de Cierre en cada aeródromo, que incluye: (i) sub- estación principal (ii) sistemas especiales exclusivos de Navegación Aérea y (iii) sistema de emergencia de grupos electrógenos.

m. Servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra: que será prestado en forma coordinada, de acuerdo con las Normas Aeronáuticas, en especial de acuerdo con lo previsto en el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 8, Servicios de Operación de Aeropuerto (Capítulo 10) y la Carta Acuerdo Operacional a suscribirse para cada Aeropuerto.

6.2 CORPAC prestará los servicios antes descritos de acuerdo con lo previsto en el Manual de de Aeródromo, el Reglamento de Uso del Aeropuerto, y las Normas Aeronáuticas vigentes.

6.3 Todos los Equipos y/o Sistemas de Navegación Aérea que posea cada Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC de acuerdo a las Normas Aeronáuticas. Entre los Equipos y/o Sistemas de Navegación Aérea que poseen algunos aeropuertos se encuentran los siguientes: (i) Radioayudas (ILS; VOR; DVOR; DME; NDB, ductos, cables, etc.), (ii) Meteorología (Estación Meteorológica, sensores, ductos, cableado), (iii) Comunicaciones (VISAT, HF, VHF, UHF, redes y terminales AFTN/AMHS y ATS, Red Digital (REDIG) y REDAP, sistemas de registro de comunicaciones ATIS, planta externa, torres, antenas, etc.), (iv) Ayudas luminosas (luces de borde de pista, de calle de rodaje, de aproximación, sistema PAPI, faro aeródromo, cables, ductos, zanjas) incluyendo los letreros de señalización vertical, (v) Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables, transformadores, tableros y grupo electrógeno de emergencia), (vi) Inspección en Vuelo, (vii) Luces de Obstrucción de Torre de Control. (viii) equipos de monitoreo y/o control de radioayudas y ayudas luminosas instalados en la Torre de Control, (ix) sistemas de protección de energía eléctrica y atmosférica (sistemas de puesta a tierra y pararrayos de los sistemas de Navegación Aérea), (x) Sistemas de vigilancia aérea (radar ADS-B, multilateración, etc.).

Sétimo: De los servicios a cargo del CONCESIONARIO

7.1 De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión y el citado contrato, los servicios que se señalan a continuación serán prestados por el CONCESIONARIO.

a. Servicios de Emergencia: ambulancias y tópicos. El concesionario se obliga a prestar servios de emergencia y otros, cuyo objeto es efefctuar operaciones de rescate y extinguir incendios en caso de un accidente aéreo en el Aeropuerto o en sus inmediaciones y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas,

b. Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

c. Servicio de traslado de aeronaves en abandono: que se prestará para el caso de aeronaves cuyo procedimiento de declaración de abandono se inicie después de la Fecha de Cierre y

de acuerdo con lo previsto en las Normas Aeronáuticas vigentes, las normas aduaneras, disposiciones judiciales y en el Manual de Aeródromo.

d. Servicio de desbloqueo o remoción de aeronaves con fallas mecánicas o problemas de cualquier índole que ocasionen la obstrucción del área de maniobras, así como aeronaves inutilizadas y/o accidentadas: que se prestará de acuerdo a las Normas Aeronáuticas vigentes y en el Manual de Aeródromo.

e. Mantenimiento del área de movimiento de aeronaves.

f. Control y verificación de obstáculos en la superficie limitadora.

g. Servicio de gestión de plataformas.

h. Servicio de ayudas visuales para la Navegación Aérea: que incluye: (i) señales del área de movimiento de aeronaves (horizontal), y (ii) señales e iluminación de Plataforma, equipos e instalaciones: que incluye: (i) control de movimiento de aeronaves, vehículos, personas y otros en la plataforma y (ii) Comunicación Torre/SEI, seguridad, para lo cual asignará medios de comunicación idóneos y suficientes.

i. Sistemas de reducción de peligro aviario.

j. Mantenimiento de los sistemas de drenaje, edificios, etc.

k. Corte y roce de vegetación y eliminación de obstáculos en las áreas libres de obstáculos, franja de pista, y áreas sesibles. Estás áreas están determinadas según anexo 10 y 14 de OACI, dentro del perímetro del Aeropuerto.

l. Equipos de medición de características de rozamiento y limpieza de pistas.

7.2. El Desbloqueo o remoción de aeronaves con fallas mecánicas o problemas de cualquier índole que ocasiones la obstrucción del área de maniobras, así como aeronaves inutilizadas y/o accidentadas estarán a cargo del CONCESIONARIO, de acuerdo al Plan de Emergencias que deberá estar incluido en el Manual de Aeródromo.

Cabe resaltar que el desbloqueo del área de maniobras por parte del CONCESIONARIO debe realizarse inmediatamente después de ocurrido el hecho, de acuerdo a las leyes y normas vigentes.

7.2 El CONCESIONARIO prestará los servicios de acuerdo con lo previsto en las Normas Aeronáuticas vigentes y en el Manual de Aeródromo.

Octavo: Obligaciones de CORPAC

8.1 De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión son obligaciones de CORPAC las siguientes:

a. Proporcionar al CONCESIONARIO la siguiente información: (i) Operador, (ii) Tipo de aeronave, (iii) Registro (matrícula), (iv) Número de vuelo de llegada, (v) Procedencia, (vi) Hora estimada de llegada (ETA), (vii) Hora de llegada (ATA), (viii) Número de Vuelo de Salida, (ix) Destino, (x) Hora estimada de salida (ETD), (xi) Hora de salida (ATD). Esta información será proporcionada, y transmitida a través de los medios disponibles y sin costo para el CONCESIONARIO, con la finalidad que pueda prestar los servicios a su cargo de conformidad con el presente Convenio.

En tanto que el nuevo sistema de información del Aeropuerto, no pueda conectarse al sistema informático de CORPAC, el CONCESIONARIO estará facultado para obtener de la Torre de Control la Hoja de Movimiento de Aeronaves (CTA-06) la Hoja de Guardia de Despachadores del AIS/ARO conforme a lo que se establezca en la Carta Acuerdo Operacional de aeropuertote los Aeropuertos.

CORPAC será responsable frente al CONCESIONARIO y frente a terceros por los daños y perjuicios que pudiera ocasionar cualquier error en la información proporcionada y que el CONCESIONARIO pudiera difundir, siempre y cuando dicha diferencia en la información sea imputable a CORPAC S.A., por autoridad competente.

b. Disponer de y mantener una fuente secundaria de energía eléctrica para los servicios de navegación aérea y para las cargas aeroportuarias existentes a la Fecha de Cierre.

c. Proporcionar los servicios de seguridad (security) a las instalaciones y equipos a su cargo.

Noveno: Obligaciones del CONCESIONARIO

9.1 Son obligaciones del CONCESIONARIO, sin perjuicio de las demás obligaciones contraídas en el presente Convenio, las siguientes:

a. Proveer seguridad (security) en el aeropuerto con excepción de las áreas e instalaciones de equipos de navegación aérea y las oficinas administrativas a cargo de CORPAC que se encuentren fuera de las Áreas de la Concesión.

b. Proveer iluminación al perímetro de las Áreas de la Concesión

c. Mantener y conservar el área de movimiento.

d. Mantener, habilitar y conservar las vías de acceso a las instalaciones aeronáuticas (ILS, VOR, DVOR, DME, NDB, Comunicaciones, Meteorología, Ayudas Luminosas), que se encuentren dentro del área de la concesión.

e. Remover el caucho que se impregna en el área de movimiento.

f. Mantener las superficies o áreas sensibles de acuerdo a la extensiones y características establecidas en los Anexos 10 y 14 de la OACI, que incluyen las franjas de la pista, zonas de instalación y operación de las ayudas luminosas, radio ayudas y meteorología.

g. Facilitar en las oportunidades que sean solicitadas por CORPAC, sin costo alguno, un ambiente adecuado para llevar a cabo la capacitación del personal de CORPAC.

h. Sistema de reducción del peligro de la Fauna Silvestre.

i. Disponer de un sistema secundario de iluminación de plataforma.

j. Operar, mantener y conservar los sistemas de distribución de energía eléctrica a partir de los tableros principales de distribución de los servicios a su cargo, debiendo instalar prioritariamente medidores multifunción.

k. Notificar a CORPAC cualquier modificación de los puntos de verificación geodésicas oficiales instalados en los aeropuertos, siempre que tal modificación sea conocida por el CONCESIONARIO.

l. El CONCESIONARIO obtendrá ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT autorización para operar su propio Depósito de Material Aeronáutico en todos los aeropuertos que le han sido concesionados.

m. Obligación del personal del CONCESIONARIO de actuar a requerimiento del personal de CORPAC que opere la Torre de Control.

Décimo: Sobre los vuelos de Inspección de Sistemas de Navegación Aérea:

10.1 El CONCESIONARIO se obliga a no cobrar los conceptos que se señalan a continuación, en el caso de vuelos de inspección de sistemas de Navegación Aérea realizados con equipos y aeronaves alquiladas o propias de CORPAC: (i) Aterrizaje y despegue, (ii) estacionamiento en rampa, que incluirá, de ser el caso, el pernocte.

10.2 CORPAC se obliga a informar al CONCESIONARIO sobre la realización de estos vuelos con dos días hábiles de anticipación. La coordinación se efectuará a través del Jefe de Aeropuerto o de la persona que lo reemplace.

10.3 CORPAC realizará las inspecciones en vuelo de los equipos y sistemas de Navegación Aérea con una unidad móvil con el equipamiento respectivo.

Décimo Primero: Del personal

DE CORPAC:

11.1 CORPAC asumirá la responsabilidad derivada de las relaciones laborales respecto de su personal, el cual mantenga vínculo laboral después de la Fecha de Cierre y que preste servicios en cualquiera de los Aeropuertos. En consecuencia, CORPAC será responsable del pago de las remuneraciones así como del reconocimiento de los beneficios laborales previstos en la legislación laboral peruana respecto de su personal.

11.2 CORPAC asumirá directa e indirectamente el costo de todos los daños ocasionados por accidentes, atentados o cualquier otro que pudiera sufrir tanto el personal a su cargo así como los equipos y todo bien de CORPAC siempre y cuando no haya sido originado por el CONCESIONARIO y/o terceros.

11.3 CORPAC repondrá con otros de iguales o similares características a satisfacción del CONCESIONARIO y en el plazo establecido de común acuerdo con el CONCESIONARIO, los bienes de propiedad del CONCESIONARIO o que hayan sido entregados en Concesión, en los casos de sustracción, pérdida, deterioro o destrucción por responsabilidad directa o indirecta de los trabajadores de CORPAC o de cualquier tercero contratado por CORPAC, siempre y cuando se determine su responsabilidad.

11.4 CORPAC se obliga a poner en conocimiento de sus trabajadores la prohibición de introducir en el Aeropuerto sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, alucinógenas, drogas, alcohol o cualquier otro elemento o sustancia que pueda atentar contra la integridad y seguridad del Aeropuerto o de los usuarios.

DEL CONCESIONARIO:

11.5 EL CONCESIONARIO asumirá la responsabilidad respecto de todo el personal que mantenga relación laboral con el CONCESIONARIO y que preste servicios en cualquiera de los Aeropuertos. En consecuencia, el CONCESIONARIO será responsable del pago de las remuneraciones así como del reconocimiento de los beneficios laborales previstos en la legislación laboral peruana.

11.6 EL CONCESIONARIO asumirá directa e indirectamente el costo de todos los daños ocasionados por accidentes, atentados o cualquier otro que pudiera sufrir tanto el personal a su cargo así como los equipos y todo bien del CONCESIONARIO, siempre y cuando no haya sido originado por CORPAC y/o terceros.

11.7 EL CONCESIONARIO repondrá con otros de iguales o similares características a satisfacción de CORPAC y en el plazo que se acuerde mutuamente, los bienes de propiedad de CORPAC o que se encuentren en posesión de ésta, en los casos de sustracción, pérdida, deterioro o destrucción por responsabilidad directa o indirecta de los trabajadores del CONCESIONARIO o

de cualquier tercero contratado por el CONCESIONARIO, siempre y cuando se determine su responsabilidad.

11.8 El CONCESIONARIO se obliga a poner en conocimiento de sus trabajadores la prohibición de introducir en el Aeropuerto sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, alucinógenas, drogas, alcohol o cualquier otro elemento o sustancia que pueda atentar contra la integridad y seguridad del Aeropuerto o de los usuarios.

Décimo Segundo: Sobre el acceso del personal y vehículos de CORPAC

12.1 El CONCESIONARIO permitirá el acceso del personal y los vehículos de CORPAC, y terceros cuyo concurso sea requerido y acreditado por CORPAC, a las áreas, instalaciones y zonas del aeropuerto necesarias para la prestación del servicio de Navegación Aérea así como a las diferentes zonas del Aeropuerto donde se encuentren los equipos aeronáuticos, incluyendo pisos y ductería en el edificio debajo de la Torre de Control, azotea y otras áreas.

El personal de CORPAC deberá tener las mismas condiciones de acceso que el personal del CONCESIONARIO o, de ser el caso, el CONCESIONARIO asignará una ruta de libre acceso al personal de CORPAC

12.2 El personal y los vehículos de CORPAC deberán contar con las tarjetas de identificación o documentos correspondientes en el caso de vehículos y deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por el CONCESIONARIO y que formarán parte del manual correspondiente.

12.3 El CONCESIONARIO de acuerdo con la capacidad de cada área destinada a estacionamiento deberá brindar al personal de CORPAC acceso a la playa de estacionamiento sin costo para dichos trabajadores, siempre que estos se encuentren cumpliendo sus jornadas laborales. Asimismo esta facilidad se hará extensiva al vehículo de transporte de personal de CORPAC.

Décimo Tercero: Sobre el suministro de agua potable, energía eléctrica y servicio telefónico

13.1 El CONCESIONARIO, a través de la entidad prestadora de servicios correspondiente, suministrará los servicios de agua potable, desagüe y teléfono que resulten necesarios para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea y el uso de las áreas señaladas en el Apéndice 1 del presente Convenio. Asimismo, suministrará sin costo el servicio telefónico interno (anexos) en las zonas reservadas para CORPAC, para las coordinaciones entre CORPAC, el CONCESIONARIO y/o terceros vinculados a los servicios que presta.

13.2 CORPAC asumirá las sumas que se devenguen por todos los servicios de agua, desagüe, servicio telefónico, manejo y disposición final de residuos sólidos y líquidos (comunes y peligrosos), suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios o áreas de uso común de ser el caso, y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio CORPAC y/o de las áreas asignadas a CORPAC, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. El CONCESIONARIO no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

13.3 CORPAC se compromete a no hacer uso comercial de ninguno de los servicios antes descritos, quedando obligado a revisar en forma permanente las instalaciones de las áreas que ocupe y a repararlas en caso que existan averías.

13.4 El CONCESIONARIO y CORPAC no asumirán responsabilidad por el corte de los servicios que fueran dispuestos por las entidades prestadoras de tales servicios, salvo en el caso que el corte se origine en su falta de pago o cualquier otra circunstancia que les sea imputable.

13.5 Las Partes acuerdan que en tanto El CONCESIONARIO no independice su suministro de energía eléctrica o no instale los medidores multifunción, CORPAC a través de la entidad

prestadora de servicios públicos suministrará energía eléctrica para los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, cobrando este servicio conforme a la siguiente prorrata:

El CONCESIONARIO	70%
CORPAC	30%

Este porcentaje se aplicará desde la Fecha de Cierre. Con posterioridad a la instalación de los medidores y establecido el consumo real de energía eléctrica, se procederá retroactivamente a realizar un recálculo del consumo de energía eléctrica y, de existir, diferencias a favor de CORPAC o del CONCESIONARIO lo pagado en exceso será reembolsado.

El CONCESIONARIO se obliga a independizar el suministro de energía eléctrica necesaria para la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios No Aeroportuarios con la instalación de un nuevo sistema de transmisión de energía eléctrica en un plazo de doce (12) meses contados a partir de la suscripción del presente Convenio.

En tanto no se produzca la independización, el sistema principal de distribución de energía eléctrica estará bajo responsabilidad del CONCESIONARIO; el mismo que se considerará desde las salidas de los tableros principales de las subestaciones principales, hasta las cargas aeroportuarias, las no aeroportuarias y las de uso común con los Servicios de Navegación Aérea.

13.6 El CONCESIONARIO a través de la entidad prestadora de servicios públicos suministrará agua para el Aeropuerto.

Las Partes acuerdan que en tanto no se realicen los estudios para determinar el consumo real de este servicio, el pago se efectuará de acuerdo a la siguiente prorrata:

El CONCESIONARIO	90%
CORPAC	10%

Este porcentaje se aplicará desde la Fecha de Cierre. Con posterioridad a la determinación de los consumos reales, se procederá retroactivamente y de existir diferencias a favor de CORPAC o del CONCESIONARIO lo pagado en exceso será reembolsado.

El estudio para determinar los consumos reales será realizado por CORPAC en un plazo no mayor a un (01) año contado desde la suscripción del presente Convenio.

El CONCESIONARIO se obliga a independizar su suministro de agua en un plazo de 02 años contados desde la suscripción del presente Convenio.

13.7 CORPAC y El CONCESIONARIO se obligan a suscribir la carta de cesión de líneas respecto de los teléfonos que se señalan a continuación en un plazo que no excederá de quince (15) días calendarios contados a partir de la fecha en que las Partes suscriban el presente Convenio:

El consumo de los teléfonos antes señalados por el periodo previo a la fecha de suscripción de la carta de cesión y con posterioridad a ella serán abonados por El CONCESIONARIO.

Décimo Cuarto: De las áreas para la instalación de electroductos que resulten necesarios para la prestación de servicios de Navegación Aérea:

14.1 El CONCESIONARIO facilitará al MTC en coordinación con CORPAC, siempre que resulten necesarias para la prestación de servicios de Navegación Aérea, las áreas requeridas para la instalación de electroductos, conductores eléctricos o sistemas de cableados en general, con el propósito de efectuar ampliaciones, conectar nuevas instalaciones e interconexiones con los equipos y sistemas de Navegación Aérea entre las diversas dependencias y sistemas de los servicios aeronáuticos de CORPAC.

14.2 CORPAC presentará ante el MTC la solicitud acompañándose el sustento técnico y planos pertinentes con el objeto de que se proceda a la evaluación y autorización correspondiente, por parte del CONCESIONARIO. EL CONCESIONARIO facilitará las servidumbres gratuitas necesarias, a requerimiento del MTC. El costo de estas obras será de CORPAC.

Décimo Quinto: Sobre las edificaciones, instalación y operación sistemas de radiocomunicaciones y antenas de radiocomunicaciones

15.1 El CONCESIONARIO coordinará con el MTC y pondrá en conocimiento de CORPAC (i) la construcción de edificaciones en las zonas colindantes a aquellas utilizadas por los sistemas de Navegación Aérea, (ii) la instalación y operación de sistemas de radio comunicaciones (equipos, antenas, mástiles, etc.) en el Aeropuerto, (iii) la instalación y operación de antenas de radiocomunicaciones, y sus correspondientes mástiles en la azotea del Terminal, con el objeto de evitar que puedan producirse interferencias radioeléctricas o que puedan representar obstáculos físicos que puedan afectar la operación de los sistemas de Navegación Aérea de CORPAC, presentando para el efecto los expedientes técnicos que requiera el MTC de acuerdo al procedimiento establecido por el MTC.

15.2 Posteriormente a la implementación de las facilidades mencionadas, el CONCESIONARIO presentará los planos que correspondan así como copia de las licencias y frecuencias de operación autorizadas por el MTC.

15.3 En el eventual caso que las instalaciones del CONCESIONARIO o terceros vinculados a ellos, produjeran interferencias u obstáculos a los sistemas de navegación de CORPAC se obligan a cesar de inmediato las emisiones radioeléctricas y de ser necesario a retirar los bienes instalados, en el plazo que determine el MTC.

Décimo sexto: Sobre el ingreso a la pista de aterrizaje

16.1 El CONCESIONARIO instruirá a su personal, o a terceros vinculados contractualmente con él que presten los servicios de seguridad, salvamento, extinción de incendios, traslado de aeronaves, medición de características de rozamiento, servicios en el área de movimiento y servicio de dirección de plataforma, que tienen la obligación inmediata de actuar a requerimiento del personal de torre de control, debiendo para ello contar con equipos de comunicación y capacitación adecuados.

16.2 El ingreso a la pista deberá realizarse previa coordinación y autorización del personal de torre de control, por el tiempo que tal personal establezca, debiendo solicitarse la autorización tantas veces sea necesaria y cada vez que se necesite ingresar, cumpliendo total y estrictamente todas y cada una de las indicaciones del citado personal.

16.3 En caso que el personal del CONCESIONARIO o los terceros vinculados a él bajo cualquier modalidad contractual, no observen las instrucciones brindadas por el personal de la Torre de Control, y como consecuencia de ello, se produzca algún Accidente y/o Incidente, el CONCESIONARIO será responsable por los daños ocasionados.

Décimo sétima: Protocolo

17.1 De acuerdo a lo previsto en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO administrará la Oficina de Protocolo en las condiciones establecidas en el citado Apéndice.

17.2 La solicitud de facilidades será presentada por CORPAC con dos (2) días hábiles de anticipación. Tal solicitud incluirá la relación de las personas para quienes se solicita el servicio, con indicación de sus documentos de identificación y precisando las razones que sustentan la atención a través del sistema oficial de Protocolo.

17.3 El CONCESIONARIO cobrará por los servicios prestados de acuerdo a las tarifas vigentes al momento de la solicitud, pudiendo considerar tarifas especiales para CORPAC.

Décimo Octavo: Documento de identificación para el personal y vehículos de propiedad de CORPAC

18.1 CORPAC reconoce que el CONCESIONARIO será el encargado de emitir documentos de identificación para el acceso a las distintas áreas.

18.2 El procedimiento que se describe a continuación será utilizado a partir del momento en que el CONCESIONARIO cuente con los elementos necesarios para la emisión de documentos de identificación.

18.3 CORPAC acreditará ante el CONCESIONARIO al personal que contará con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas del inicio de sus actividades, entregando un documento en el que conste: (i) nombre completo; (ii) edad; (iii) domicilio; (iv) teléfono; (v) estado civil; (vi) documentos de identidad (Documento Nacional de Identidad), (vii) la función o actividades concretas a desarrollar y, (viii) placa del vehículo. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá se variada por El CONCESIONARIO previa comunicación escrita a CORPAC.

18.4 El CONCESIONARIO concederá facilidades de identificación provisional al personal de CORPAC, o terceros acreditados por CORPAC, en caso que su concurso sea necesario para efectuar reparaciones de equipos generadas por fallas imprevistas, y que sean necesarias para restaurar la operatividad de los servicios que brinda. El otorgamiento de facilidades se regirá por lo establecido en los manuales correspondientes.

18.5 CORPAC garantiza al CONCESIONARIO que su personal y, en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por CORPAC: (i) se ubicará sólo en las áreas del Aeropuerto para las que fue autorizado y que acatará de inmediato todas las disposiciones que al efecto le señale el personal de seguridad del CONCESIONARIO; (ii) usará la identificación, licencia o pase de seguridad asignada; (iii) portará en todo momento y en forma visible la identificación otorgada; (iv) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregadas; (v) no utilizará las identificaciones fuera del turno de trabajo que le corresponda; (vi) devolverá la identificación entregadas a sólo requerimiento del personal de seguridad del CONCESIONARIO.

18.6 CORPAC se obliga a cumplir con todos los requisitos y todas las disposiciones que el CONCESIONARIO establecerá en los manuales correspondientes, así como pagar el costo real que demande la emisión de tales identificaciones.

18.7 CORPAC será responsable del uso indebido de la identificación asignada, así como de los actos indebidos de su personal durante su permanencia en las zonas restringidas.

Décimo Noveno: Impuesto Predial y Cargas Fiscales

19.1 El Impuesto Predial y los arbitrios que pudieran gravar las áreas de la Concesión son de cargo del CONCESIONARIO. La obligación respecto del Impuesto Predial se generará a partir de 1° de enero del año inmediato siguiente a la Fecha de Cierre. En el caso de los arbitrios, se generarán a partir del primer día calendario del mes siguiente a la Fecha de Cierre, según lo dispuesto por la municipalidad respectiva.

Vigésimo: Accidentes e Incidentes

20.1 Las Partes, de conformidad con las responsabilidades que le competen, aplicarán todas las medidas señaladas en el Reglamento de Uso del Aeropuerto o en el Plan de Emergencias del Aeropuerto y en las Normas Aeronáuticas y Legales Vigentes.

20.2 CORPAC informará a la DGAC sobre cualquier incidente en el Servicio de Tránsito Aéreo o accidente dentro del Área de Maniobras.

20.3 El CONCESIONARIO, de acuerdo con lo previsto en las Normas Aeronáuticas vigentes, informará a las autoridades competentes sobre cualquier incidente o accidente dentro del Aeropuerto, con excepción del Área de Maniobras.

Vigésimo primero: Servicios Aeronáuticos ATS prestados fuera del horario de operación

21.1 En tanto CORPAC defina la nueva tarifa que se aplicará por la prestación de los servicios aeronáuticos ATS fuera del horario de operación en los Aeropuertos concesionados, El CONCESIONARIO continuará con la facturación por dicho concepto. Una vez definida la tarifa El CONCESIONARIO reembolsará a CORPAC los importes que le correspondan, procedimiento que también se aplicará retroactivamente desde la Fecha de Cierre.

Vigésimo segundo: Restricciones a las Operaciones.

22.1 Cuando las condiciones meteorológicas del Aeropuerto, sean inferiores a las condiciones mínimas para operar, el Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), procederá a informar sobre este hecho al CONCESIONARIO, de acuerdo a lo dispuesto en el Manual de Aeródromo.

22.2 Cuando la pista o área adyacente a ella, haya quedado bloqueada, por causa de una aeronave o vehículo, se considerará que la pista está cerrada a las operaciones. En este caso será el ATS el responsable de la reiniciación de las operaciones, previa verificación por parte del área de Salvamento y Extinción de Incendios - SEI que la pista y las áreas de protección de las mismas se encuentran libres de obstáculos y en condiciones operables.

22.3 De bloquearse el Área de Maniobras por aeronaves o vehículos será de aplicación lo previsto en el Manual de Aeródromo, Plan de Emergencia del Aeropuerto, y en caso corresponda en el Reglamento de Uso del Aeropuerto.

Vigésimo tercero: Suspensión de labores del personal ATS (Air Traffic Service)

23.1 CORPAC cuenta con un Plan de Contingencia ATS, en caso de suspensión de labores por parte del personal ATS y de los servicios de apoyo a la navegación aérea.

23.2 CORPAC asume la responsabilidad por la correcta aplicación del Plan de Contingencia ATS.

Vigésimo cuarto: Eventos que atentan contra el normal desarrollo de las operaciones

24.1 El CONCESIONARIO asume la responsabilidad de cualquier manifestación, protesta, disturbio u hecho similar de sus trabajadores, incluido el daño patrimonial que estos eventos puedan generar, cuando atenten contra el normal desarrollo de las operaciones de CORPAC.

24.2 CORPAC asume la responsabilidad de cualquier manifestación, protesta, disturbio u hecho similar de sus trabajadores, incluido el daño patrimonial que estos eventos puedan generar, cuando atenten contra el normal desarrollo de las operaciones del CONCESIONARIO.

Vigésimo quinto: Plan de Emergencia

25.1 El Plan de Emergencia de cada Aeropuerto será establecido en forma coordinada entre el CONCESIONARIO y CORPAC, de acuerdo con las Normas Aeronáuticas, en especial de conformidad con las Cartas Acuerdo a suscribirse para cada aeropuerto, que como Adendas formarán parte de este Convenio.

Vigésimo sexto: Equipo de emergencia (Grupo electrógeno)

26.1 En caso de corte del servicio eléctrico CORPAC prestará al CONCESIONARIO el servicio de energía de emergencia en la plataforma y en el Terminal. El CONCESIONARIO asumirá el costo de dicho servicio, el que será determinado por acuerdo de Partes.

Vigésimo séptimo: Declaraciones y garantías de las Partes

27.1 El CONCESIONARIO y CORPAC declaran y garantizan que las siguientes declaraciones son ciertas y correctas en todos sus extremos:

a. Que cuentan con la infraestructura necesaria, capacidad profesional y técnica y con el personal idóneo para prestar todos los servicios a su cargo de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión, este Convenio y las Normas Aeronáuticas.

b. Que cuentan con todas las autorizaciones necesarias para suscribir el presente Convenio.

c. El CONCESIONARIO y CORPAC declaran expresamente conocer el texto del Contrato de Concesión y sus Anexos.

d. CORPAC y el CONCESIONARIO, recíprocamente, se comprometen a cooperar de buena fe en todo lo que esté a su alcance, y que sea de responsabilidad del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en este Convenio, a fin de que a partir de la Fecha de Cierre y durante toda la vigencia del contrato, la operación del Aeropuerto no se vea afectada.

e. CORPAC se compromete a proporcionar al CONCESIONARIO toda la información y/o documentación con la que cuente, según su leal saber y entender, y que las Partes acuerden como necesaria, a fin de que el CONCESIONARIO gestione cualquier Licencia para poder operar el Aeropuerto. Asimismo se obliga a entregar los Manuales de Aeródromo, los Reglamentos de uso de Aeropuerto de cada uno de los Aeropuertos, si lo tuviere.

27.2 Durante la vigencia del Contrato de Concesión, cualquier acción o excepción de naturaleza legal, administrativa, arbitral o contractual, o reclamo de cualquier naturaleza respecto de los Bienes de la Concesión, será puesto en conocimiento del Concedente y del OSITRAN vía facsímile o correo electrónico haciéndose llegar posteriormente el documento a la dirección que aparece en el numeral siguiente.

27.3 Para efectos de cumplir con lo anteriormente señalado, el MTC establece los siguientes datos de contacto:

- Viceministerio de Transportes
- Dirección: Jr. Zorritos N° 1203 Piso 11 Cercado de Lima
- TEL. 315-7800

27.4 Las Partes declaran que, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión, se han tomado los inventarios iniciales de los bienes muebles e inmuebles de la Concesión. De la toma de inventarios se ha determinado la existencia, entre otros, de bienes obsoletos, bienes que no se encuentran en buen estado de conservación y bienes que no son necesarios para el funcionamiento de los Aeropuertos.

Vigésimo octavo: De los contratos vigentes a la Fecha de Cierre

28.1 El Anexo 12 al Contrato de Concesión incluye la relación de los contratos operativos, administrativos y comerciales suscritos por CORPAC y que a la Fecha de Cierre se encuentran vigente y respecto de los cuales el CONCESIONARIO asumirá la posición contractual de CORPAC.

28.2 De acuerdo con lo previsto en el literal m) del numeral 3.2.2 de la cláusula tercera del Contrato de Concesión el CONCESIONARIO no asumirá responsabilidades ni pasivos generados y devengados hasta la fecha de la referida cesión de posición contractual en los citados contratos; del mismo modo, tampoco adquirirá derechos ni obligaciones de cobro que se deriven de esos contratos y que se hubiere generado y devengado hasta la fecha de la referida cesión de posición contractual

28.3 En la Fecha de Cierre, CORPAC comunicará por escrito de fecha cierta a los usuarios y a los proveedores de servicios que sus contratos han sido objeto de cesión de posición contractual a favor de CONCESIONARIO y que por lo tanto, para efectos del pago correspondiente al mes de.....deberán entregar los comprobantes de pago y la Declaración Jurada de Ventas al CONCESIONARIO.

28.4 A partir de la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO tendrá el derecho exclusivo para celebrar cualquier contrato con terceros en relación con el Aeropuerto. CORPAC se obliga a desocupar los inmuebles poseídos u ocupados por inquilinos en situación de morosidad u ocupantes precarios, cuyos contratos hayan sido celebrados antes de la Fecha de Cierre y no hayan sido materia de cesión de posición contractual. El plazo para el inicio de las acciones legales de desocupación será de seis (06) meses contados desde la suscripción del presente convenio. El CONCESIONARIO se obliga a respetar la decisión judicial o administrativa.

Vigésimo novena: Compromisos del MTC y la DGAC.

29.1 El MTC y la DGAC participarán en la coordinación con otros organismos y entidades estatales y las Fuerzas Armadas, para la debida ejecución del Contrato de Concesión, así como la eficiente operación del mismo, incluyendo la gestión necesaria para la restricción y eliminación de obstáculos notificados oportunamente por el CONCESIONARIO.

29.2 La DGAC se compromete a que en la eventualidad que retome las atribuciones, funciones, o Servicios de Navegación Aérea delegados a CORPAC, estará automáticamente sometida al presente Convenio, o si fuera el caso, comprometerá al Sucesor de CORPAC a someterse a los términos y condiciones del presente Convenio.

29.3 La DGAC en ejercicio de sus atribuciones como Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, de considerarlo procedente, suspenderá el permiso de operación y/o vuelo de aquellos explotadores aéreos que no cuenten con los servicios brindados por parte del CONCESIONARIO o CORPAC y que sean necesarios para desarrollar la operación aérea en condiciones de seguridad. Tanto el CONCESIONARIO como CORPAC comunicarán a la DGAC de manera oportuna la relación de explotadores aéreos a los cuales hayan decidido suspenderles sus servicios.

29.4 Asimismo, conforme a sus funciones de fiscalización y supervisión del mantenimiento de las capacidades legal, técnica y económico-financiera de los operadores aéreos, la DGAC tomará en consideración la situación de morosidad del operador, respecto de los servicios brindados por el CONCESIONARIO o CORPAC en la evaluación de la capacidad económico-financiera de los operadores aéreos.

29.5 La DGAC convocará al CONCESIONARIO para la elaboración de cualquier Plan Nacional de su competencia que involucre a los Aeropuertos.

Trigésimo: Incumplimiento del Convenio.

30.1 De producirse el incumplimiento de alguna de las obligaciones contenidas en el presente Convenio, las Partes se comprometen a darle solución en forma directa y armoniosa, buscando que se subsane el evento presentado, resarciéndose a la parte afectada, de ser el caso.

30.2 De no prosperar el trato directo en un término de quince (15) días calendarios, el incumplimiento dará lugar a que se siga el procedimiento señalado en la cláusula 39.2 del presente Convenio, sin perjuicio de cualquier indemnización que pudiera devengarse.

Trigésimo primero: De las modificaciones al Reglamento de Uso del Aeropuerto.

31.1 El CONCESIONARIO será responsable de implementar las futuras modificaciones del Reglamento de Uso del Aeropuerto, que pueda requerirse para el desarrollo seguro de las operaciones.

Trigésimo segundo: Seguros

32.1 El CONCESIONARIO entrega a CORPAC, a la firma del presente Convenio, copias legalizadas de las pólizas de seguro detalladas en la Cláusula Décimo Primera del Contrato de Concesión, cuyas propuestas han sido debidamente evaluadas y aprobadas por el OSITRAN.

Estas pólizas tendrán cobertura respecto de todos los Aeropuertos que han sido entregados al CONCESIONARIO a la Fecha de Cierre.

32.2 CORPAC declara que a la fecha cuenta con las siguientes pólizas de seguros:

- Seguro de Vida – D. Leg. 688
- Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo
- Seguro Multiriesgo.
- Seguro de Responsabilidad Civil de Operadores.
- Seguro de Responsabilidad Civil
- Seguro de Vehículos.
- Seguro de Deshonestidad
- Seguro S.O.A.T.

Trigésimo tercero: Ruidos

33.1 CORPAC se compromete a prestar toda la colaboración para la ejecución de las políticas de reducción de ruidos establecidas o por establecerse por las autoridades competentes.

33.2 Los equipos que instale el CONCESIONARIO, o terceros vinculados a él, no deberán generar emisiones radioeléctricas o acústicas que interfieran la operación de los equipos de Navegación Aérea y/o el desarrollo de las funciones del personal.

Trigésimo Cuarto: De la Calidad

34.1 De acuerdo con lo previsto en el numeral 5 del Apéndice 2 del Anexo 8, el CONCESIONARIO debe garantizar un nivel de calidad de servicio óptimo a través de un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma ISO, en cada uno de los Aeropuertos en los que se haya alcanzado un tráfico equivalente o mayor de 500,000 pasajeros anuales por dos años consecutivos.

34.2 CORPAC y el CONCESIONARIO se obligan a dar estricto cumplimiento a todos los requerimientos, estándares, obligaciones que puedan resultar necesarias para que el CONCESIONARIO obtenga y mantenga la Certificación ISO.

34.3 CORPAC y el CONCESIONARIO se obligan a dar estricto cumplimiento a los requerimientos, estándares, obligaciones relacionados con temas de salud, protección del medio ambiente, seguridad industrial y salud ocupacional requeridos por materiales leyes aplicables sobre la materia.

34.4 CORPAC y el CONCESIONARIO deberán utilizar obligatoriamente todos los métodos y procedimientos necesarios que se establezcan para evitar daños al medio ambiente, así como cumplir con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establecido en las Normas Obligatorias de Operación del CONCESIONARIO

34.5 La presente obligación se extiende a cualquier proveedor, contratista, trabajador, empleado de CORPAC y del CONCESIONARIO.

Trigésimo quinta: Responsabilidades

35.1 Las responsabilidades entre las Partes y frente a terceros están delimitadas por los servicios y obligaciones que corresponden a CORPAC y al CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en los puntos 6, 7, 8 y 9, así como por otros servicios u obligaciones específicos de cada una de las Partes, determinados a lo largo del presente Convenio o por acuerdo posterior entre las Partes.

35.2 Asimismo, CORPAC es responsable ante el CONCESIONARIO y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales en general que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales / equipo / maquinaria bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el Aeropuerto como consecuencia directa del desarrollo de las actividades de CORPAC y -en general- por el uso de las áreas de uso CORPAC, obligándose expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización que pudieran derivarse según lo indicado., siempre y cuando se establezca la responsabilidad.

35.3 Del mismo modo, el CONCESIONARIO es responsable ante CORPAC y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales en general que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales / equipo / maquinaria bajo su supervisión, pudiera ocasionarse sobre los bienes y servicios de CORPAC, como consecuencia directa del desarrollo de sus actividades, obligándose expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización que pudieran derivarse según lo indicado, siempre y cuando se establezca la responsabilidad.

35.4 Sin perjuicio de lo expuesto en los numerales anteriores, ambas Partes quedan liberadas de las responsabilidades imputables al incumplimiento de sus respectivas obligaciones conforme al presente Convenio causado con motivo de caso fortuito o de fuerza mayor, entendidos estos conceptos como un hecho extraordinario, imprevisible e irresistible que impida la ejecución de las obligaciones de cada una de las Partes o determine su cumplimiento parcial, tardío y/o defectuoso.

Trigésimo sexto: Vigencia del Convenio

36.1 El presente Convenio entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción y terminará con la Caducidad de la Concesión.

Trigésimo sétimo: Legislación.

37.1 Las Partes establecen que el presente Convenio se regirá por la ley peruana.

Trigésimo octavo: Idioma

38.1 El presente documento se suscribe en idioma español, idioma que se utilizará en todas las comunicaciones, orales y escritas, y en los documentos relacionados con el presente Convenio.

Trigésimo Noveno: Solución de conflictos y controversias

39.1 Diferencias mutuas. En caso surja cualquier discrepancia, reclamo y/o controversia derivada del presente Convenio o se plantee la nulidad, invalidez o incumplimiento del mismo, las Partes realizarán sus mejores esfuerzos para resolver estos supuestos amigablemente, en primera instancia, durante los quince (15) días calendarios posteriores a la recepción por una de las Partes de una notificación de la otra parte comunicando la existencia del reclamo, controversia o discrepancia.

39.2 Arbitraje. Cualquier litigio, controversia, desavenencia, diferencia o reclamación que surja entre las Partes relativos a la interpretación, ejecución, resolución, terminación, eficacia, nulidad, anulabilidad o validez derivado o relacionado con el presente Convenio que no pueda ser resuelto de mutuo acuerdo entre ellas, será sometido a un tribunal arbitral de derecho, de carácter nacional ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, debiendo seguirse el procedimiento establecido en el reglamento vigente de dicha institución, al momento de presentación de la solicitud, con excepción del procedimiento para nombrar a los árbitros, el cual se realizará de acuerdo a lo siguiente:

a. Los árbitros serán tres, de los cuales cada una de las Partes designará a uno y los dos árbitros así designados nombrarán al tercero, quien presidirá el tribunal arbitral. Si una Parte no nombra al árbitro que le corresponde dentro de los quince (15) días calendarios de recibido el requerimiento escrito de la parte que solicita el arbitraje o si dentro de un plazo igualmente de quince (15) días calendarios contados a partir del nombramiento del segundo árbitro, los dos árbitros no consiguen ponerse de acuerdo sobre la designación del tercer árbitro, la designación de cualquiera de dichos árbitros será realizada, a petición de cualquiera de las Partes, por el Centro de Conciliación y Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima.

b. En caso que por cualquier circunstancia deba designarse un árbitro sustituto, éste será designado siguiendo el mismo procedimiento señalado precedentemente para la designación del árbitro que se sustituye.

c. El arbitraje se desarrollará en la ciudad de Lima.

d. Las Partes renuncian a la interposición del recurso de apelación del laudo arbitral que se emita.

e. Para cualquier intervención de los jueces y tribunales ordinarios dentro de la mecánica arbitral, las Partes se someten expresamente a la jurisdicción de los jueces y tribunales del distrito judicial del Cercado de Lima, renunciando al fuero de sus domicilios.

39.3 Sobrevivencia. Las disposiciones de la presente Cláusula sobrevivirán a la resolución o terminación del presente Convenio.

Cuadragésimo: Domicilio

40.1 Todas las notificaciones, solicitudes, aprobaciones, renuncias u otras comunicaciones que se cursen las partes en relación con el presente Convenio deberán efectuarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción, dirigida de la siguiente manera:

A .....
DIRECCION:
N° Fax:

Atención: Gerencia General

A **CORPAC**:
Dirección: Av. Elmer Faucett S/N Aeropuerto Internacional Jorge Chavez- Edificio Radar- Zona Sur
Callao
Atención: Gerencia General

40.2 Cualquier variación de la información antes indicada deberá ser comunicada por escrito a la otra Parte en un término no mayor de 10 días calendarios con posterioridad a la entrega del

documento que contiene la información a modificar; vencido este plazo no existirá posibilidad de modificación alguna.

Cuadragésimo primero: Interpretación del Convenio

41.1 Las Partes reconocen que los títulos que encabezan las cláusulas del Convenio son meramente enunciativos y no serán tomados en cuenta para la interpretación de su contenido.

41.2 Todas las referencias en el presente Convenio a una cláusula o numeral, hacen referencia a la cláusula o numeral correspondientes en este Convenio.

41.3 Las referencias en este Convenio a una cláusula, incluyen todos los numerales dentro de dicha cláusula y las referencias a un numeral, incluyen todos los párrafos dentro de éste.

41.4 Salvo que el contexto requiera una interpretación en sentido distinto, el plural incluye al singular y viceversa; y el masculino al femenino y viceversa.

Cuadragésimo segundo: No renuncia a derechos

42.1 El solo hecho de que alguna de las Partes no ejerza algunos de los derechos que le confiere el presente Convenio en ningún caso podrá considerarse como una renuncia a tal derecho, el cual se mantendrá vigente en tanto subsista el hecho que le dio origen. Cualquier renuncia a derechos conferidos por el presente Convenio deberá ser expresa y por escrito.

Cuadragésimo tercero: Interpretación

43.1 En caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Convenio, la prelación de la documentación para efectos de la interpretación será la siguiente:

a. El contrato de Concesión que incluye sus Anexos.
b. El presente Convenio que incluye sus Anexos.

Cuadragésimo cuarto: Modificaciones al Convenio

44.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Convenio por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra, con el debido sustento. La Parte resolverá dicha solicitud en un plazo de 15 días calendarios. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes. Si la otra parte no contesta la solicitud dentro del plazo de 15 días calendarios se entenderá denegada la misma.

Cuadragésimo quinto: Devolución de Bienes al MTC

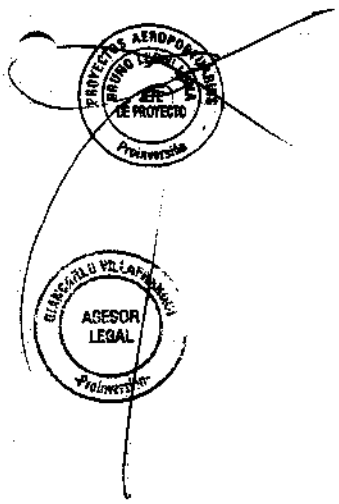
45.1 El CONCESIONARIO informará a la Dirección General de Administración del MTC, o la dirección que haga sus veces, respecto de los bienes de la concesión que serán devueltos al CONCEDENTE otorgando un plazo de cinco (5) meses, contados a partir de la fecha en que el MTC reciba la comunicación, con la finalidad de realizar y concluir con los actos de disposición. Entendiéndose por "actos de disposición", la desocupación de las áreas de la concesión y retiro de los bienes.

Suscrito por triplicado en la ciudad de Lima, a los días del mes de de 2010.

Anexo 10 - Apéndice 1
Planos de las áreas que se entregarán en uso a CORPAC S.A.

Anexo 10 - Apéndice 2

Apéndice 2: Planos de las áreas de los equipamientos y redes de cableado existentes para la operación de los servicios de Navegación Aérea de CORPAC S.A.



Anexo 11 - Apéndice 1

Términos de Referencia para la Elaboración de Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), Nivel Definitivo, para las Obras Obligatorias

Resume ejecutivo

Describir brevemente el estudio realizado.

1. Introducción

Describir brevemente las características y objetivos generales del estudio.

2. Datos generales

Se deberá consignar:

- Nombre del proponente (persona natural o jurídica) y su razón social
- Nombre del consultor y/o empresa consultora encargada de la elaboración del DIA. El consultor deberá ser una persona natural que éste habilitado en el colegio profesional de su especialidad y si es una empresa consultora deberá encontrarse en el Registro de las entidades registradas para la elaboración de EIA en el Sub Sector Transportes.

3. Objetivo general y específicos

Se deberá detallar los objetivos contemplados para el presente documento ambiental.

4. Metodología de Trabajo

Debe describirse la metodología que se ejecutará para este proyecto. Esto implica, considerar la metodología para el componente físico, biológico, social y arqueológico. También, se debe presentar los criterios e instrumentos propuestos para la determinación del área de influencia (directa e indirecta), así como para la identificación y evaluación de los pasivos e impactos ambientales. Finalmente, se debe indicar las variables, indicadores, técnicas, herramientas y fuentes de información que serán tomadas en cuenta para este estudio. Estos componentes, junto con el cronograma de actividades y equipo de trabajo debe ser presentado en el Plan de Trabajo que la DGASA revisará y evaluará previo a la elaboración de la DIA.

5. Marco Legal e Institucional

Debe considerarse el marco legal ambiental aplicable al proyecto, indicando los dispositivos nacionales, los de carácter municipal, así como las instituciones competentes para el estudio.

6. Descripción general del Proyecto

6.1 Ubicación geográfica

Se deberá indicar el centro poblado, pueblo, distrito, provincia y, departamento donde se ejecutará el estudio. Asimismo, se presentarán los mapas correspondientes con las coordenadas en el sistema UTM de cada uno de los aeropuertos.

6.2 Características actuales y condiciones en que se encuentre la infraestructura existente.

6.3 Descripción de las actividades del Proyecto

- Detallar las actividades que se van a desarrollar en las etapas de construcción, operación y cierre.
- Precisar la infraestructura sanitaria (abastecimiento y tratamiento de agua potable, servicios higiénicos, sistema de alcantarillado, tratamiento de efluentes domésticos, áreas de almacenamiento y disposición de residuos sólidos domésticos), así como el suministro de energía.
- Precisar el sistema de abastecimiento de agua y energía para el proyecto, así como la cantidad de personal que se requerirá.
- Descripción de las actividades complementarias o instalaciones auxiliares a utilizar, así como las vías de acceso.
- Describir los siguientes aspectos ambientales: probables efluentes y/o residuos líquidos, residuos sólidos, manejo de sustancias peligrosas, emisiones atmosféricas, generación de ruido, generación de vibraciones.

Plano de Ubicación de obra (Plano Clave), acompañado de la ubicación de canteras, depósitos de material excedente, áreas de almacenes y depósitos. Estos planos deben ser presentados en original a escala adecuada y a colores.

Planos topográficos (planta y perfil) de las áreas de apoyo como canteras, depósitos de material excedente, entre otros; estas área auxiliares, deben especificar área, volumen, altura y coordenadas UTM de ubicación, así como la línea perimetral.

7. Área de influencia Socio-Ambiental del Proyecto

7.1 Delimitación del Área de Influencia

Para los fines de este tipo de estudio, sólo se considerará el Área de Influencia Directa, la misma que está conformada por las áreas que podrían experimentar impactos directos en su medio físico, biótico y social, provocados durante la ejecución y operación del proyecto de infraestructura.

Para establecer el AI, se deberá considerar no sólo el área cercana a la vía, si no también las zonas expuestas a impactos por las instalaciones auxiliares.

Dicha área deberá ser consignada en un Mapa a escala adecuada, que señale claramente la ubicación de la vía, de las localidades, las instituciones educativas, los centros de salud y la ubicación de las áreas auxiliares.

En segundo lugar se deberá consignar un cuadro que detalle las localidades, por cuya jurisdicción atraviesa la vía, señalando el distrito, provincia y departamento al que pertenecen.

7.2 Características Ambientales del AI

La descripción de las características físicas busca detallar la situación actual del AI respecto al clima, fisiografía, geología, sismicidad, suelo, uso actual de la tierra, hidrología, hidrogeología, calidad del agua, calidad del aire, calidad de suelo entre otros. Igualmente, la descripción de las características biológicas busca identificar la flora silvestre, la fauna silvestre, el paisaje existente.

- Para ambos casos, se deberá contar con información primaria y secundaria, haciendo mención de sus respectivas referencias

7.3. Características Socio-Económicas del AI

- Se deberá describir la cantidad de población de las localidades afectadas por el proyecto.
- De existir comunidades campesinas o nativas se deberá hacer una descripción sobre las principales actividades económicas de los pobladores, sus características culturales, entre otras consideraciones pertinentes.
- Se deberá describir las características básicas de las instituciones educativas, así como la ubicación de estas en relación al área donde se ejecutara el proyecto.
- Se deberá describir las características básicas de los centros de salud, así como la ubicación de estas en relación al área donde se ejecutara el proyecto.
- Institucionalidad Local y Grupos de Interés: Se deberá identificar a las instituciones y organizaciones (estatales y/o privadas) más importantes del área de influencia, que podrían afectar o ser afectadas por el proyecto. Para ello, se deberá consignar la información señalada en el formato 1.4 del anexo 1.
- Otros criterios que se consideren convenientes y estén debidamente justificados.

8. Identificación de los Pasivos Socio-Ambientales: Se deben identificar los pasivos en las diferentes etapas (construcción, operación y cierre) y, donde sea posible, se cuantificarán los mismos. La entidad consultora deberá explicar el desarrollo de la metodología usada para identificar los Pasivos Ambientales.

9. Evaluación de los Pasivos Socio-Ambientales: Los pasivos deberán ser evaluados en función a alguno de los siguientes criterios: intensidad, magnitud, extensión, durabilidad, reversibilidad y riesgo de ocurrencia. La entidad consultora deberá explicar el desarrollo de la metodología usada para evaluar los Pasivos Ambientales.

10. Identificación de los Impactos Socio-Ambientales: Se deben identificar los impactos potenciales positivos y negativos en las diferentes etapas (construcción, operación y cierre) y, donde sea posible, se cuantificarán los mismos. La entidad consultora deberá explicar el desarrollo de la metodología usada para identificar los Impactos Ambientales.

11. Evaluación de los Impactos Socio-Ambientales: Los impactos deberán ser evaluados en función a su naturaleza (positivo, neutro o negativo) y opcionalmente, a alguno de los siguientes criterios: intensidad, magnitud, extensión, durabilidad, reversibilidad y riesgo de ocurrencia. La entidad consultora deberá explicar el desarrollo de la metodología usada para evaluar los Impactos Ambientales.

12. Participación Ciudadana

Se considera en el proceso de Participación Ciudadana la realización de una Consulta Pública General y una Audiencia Publica. En la Consulta Publica General participaran los grupos de interés y entidades representativas del área de influencia directa del proyecto. En dichas reuniones se darán a conocer las características del proyecto y los resultados de la DIA con la finalidad validar, mejorar o corregir la información pertinente para el estudio. Luego se realizará la Audiencia Pública cuando se presente el borrador final del DIA y la DGASA dé el visto bueno al documento. Estas dos actividades deben ser registradas a través de medios magnéticos, papelógrafos, etc. con la finalidad de ser adjuntadas en el documento final. Finalmente, se debe presentar a la DGASA el Plan de Trabajo de la Consulta Pública General y de la Audiencia Pública para su revisión antes de la ejecución de ambas actividades.

13. Afectaciones Prediales

En el caso de producirse afectaciones prediales mínimas por el proyecto, se deberá realizar la cuantificación de las afectaciones (determinación del área afectada) elaborándose el plano correspondiente de dicha área en coordenadas UTM, a fin de aplicar el Trato Directo para su adquisición, previa determinación del valor de compensación por parte de la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

14. Plan de Manejo Socio-Ambiental

14.1 El Plan de Manejo Socio-Ambiental

Estará compuesto por las Medidas de Prevención y Medidas de Mitigación o Manejo, las mismas que se aplicarán en las diferentes etapas del proyecto (construcción, operación del proyecto y cierre). Como es evidente, cada medida deberá ser detallada con respecto al impacto al cual está relacionada y su ejecución tendrá como responsable al equipo socio ambiental, conforme se especifica en el contrato de concesión.

Entre las medidas socio-ambientales a tener en cuenta para la ejecución de obras tenemos:

- Medidas para manejo y control de desechos sólidos, domésticos e industriales y para el vertimiento de aguas residuales. Estimación (peso y/o volumen) de la Generación de Residuos Sólidos y líquidos (domésticos, industriales y peligrosos)
- Medidas ambientales para la conservación del suelo.
- Medidas ambientales para la protección de los cursos de agua, tanto superficiales como subterráneos y preservación de su calidad.
- Medidas de control de las emisiones atmosféricas (polvos y gases) y de ruidos y vibraciones, que afecten a las poblaciones locales, a los cultivos o al medio ambiente en general.
- Medidas de seguridad orientadas a la población local para la prevención de accidentes y afecciones a la salud producidas por material particulado, ruido, etc. (señalización, charlas de seguridad y medio ambiente, difusión de afiches o material impreso, etc.)
- Medidas de prevención de riesgos ambientales y manejo de sustancia peligrosas
- Medidas de seguridad y salud laboral
- Medidas sociales orientadas a potenciar los impactos positivos de la obra (programa de compras locales y de contratación de mano de obra local no calificada)
- Medidas sociales para facilitar las relaciones entre los grupos de interés o población en general y la empresa ejecutora de la obra (Elaboración de un código de conducta para todos los trabajadores, que garantice, entre otros aspectos, el respeto a la población local y reuniones periódicas con las autoridades locales para absolver reclamos o despejar dudas relativas a la obra)
- Medidas sociales para evitar impactos negativos (monitoreo del pago de deudas por la provisión de alimentos a los trabajadores que podrían realizar los pobladores locales).
- Señalización informativa ambiental y de seguridad vial, temporal y definitiva.
- Procedimientos adecuados para la utilización de las áreas que servirán como depósitos de material excedente, la forma como deben ser depositados los materiales (en función de la cantidad de material a eliminar) y el recubrimiento adecuado con material orgánico si fuera necesaria la revegetación.
- Procedimientos adecuados para la utilización de las áreas que servirán como canteras.

14.2 Programa de Monitoreo

- Elaborar un Programa de monitoreo de calidad de aire, ruido, suelo y de agua (superficial y/o subterráneas), con énfasis en la etapa de construcción.
- Establecer frecuencia y estaciones o puntos de monitoreo como los parámetros de evaluación.

- Establecer los criterios ambientales para la ubicación de dichas estaciones.

14.3 Plan De Contingencias
- Elaborar un Plan de Contingencias en caso ocurriese alguna emergencia o incidentes en el área del proyecto a raíz de sucesos o eventos como sismos, incendios, derrame de combustible en el suelo, entre otros.
- Elaborar un organigrama de funcionamiento del Plan, estableciendo las funciones y responsabilidades correspondientes. Precisa las actividades a desarrollar antes, durante y después del evento.

14.4 Plan de Cierre o Abandono
Describir las actividades y procedimientos ambientales a considerar para la etapa de abandono o cierre. Las áreas que fueran intervenidas por actividades del proyecto deberán ser restauradas o conservar sus características iniciales y/o mejoradas en concordancia con el entorno paisajístico. Considerar los siguientes puntos, pero no limitante:
- Procedimientos para la restauración de áreas afectadas por: almacenamiento de materiales, compactación del suelo por la permanencia de equipos y maquinarias, por la preparación de concreto.
- Procedimientos adecuados para restaurar zonas de préstamo, que eviten el excesivo deterioro de las áreas a explotar y establecimiento final de las áreas utilizadas, a través de renivelado y perfilado respectivo y otras medidas necesarias de acuerdo al tipo de zona de préstamo.

14.5 Costos Ambientales
Deberá cuantificarse los costos generados como consecuencia de la implementación de las medidas preventivas, de mitigación o manejo, así como de los programas y planes, para lo cual se deberá considerar cada una de las diferentes etapas propuestas en el Plan de Manejo Socio-Ambiental. Las partidas identificadas deberán presentar el análisis de costos unitarios y deberán ser incorporados al Presupuesto General del Proyecto.

14.6 Cronograma de ejecución del proyecto.
El cual deberá estar sincronizado con las actividades de construcción de los principales componentes del proyecto.

15. Conclusiones
Se deberá presentar las principales conclusiones del Estudio de Impacto Ambiental destacando los impactos relevantes del proyecto y las medidas de mitigación más importantes. En esta parte se precisará también la existencia de impactos que requieran la modificación del proyecto.

16. Bibliografía
La empresa consultora consignará toda la bibliografía utilizada y correctamente citada a lo largo de toda la DIA. La bibliografía se clasificará de acuerdo a la temática que desarrollan dichos textos.

17. Anexos del DIA
- Panel Fotográfico
- Mapas Temáticos
- Planos
- Plan de Trabajo de la DIA y la Participación Ciudadana
- Términos de Referencia del DIA

ANEXO 11 – APENDICE 2

Términos de Referencia Para la Elaboración de las Auditorias Ambientales

Empresa Consultora

La entidad Consultora deberá estar registrada en la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en conformidad al Reglamento para la Inscripción en e Registro de Entidades Autorizadas para la Elaboración de Estudios Ambientales en el Subsector Transporte, aprobado por RD 063-2007-MTC/16 del 19 de julio de 2007.

El equipo auditor deberá ser multidisciplinario y mostrar un alto interés por la temática ambiental, cuyos especialistas deberán demostrar conocimientos interactivos y afines a las distintas disciplinas que intervienen en la materia, así mismo, deberá contar con experiencia en la ejecución de las auditorias y/o estudios ambientales en infraestructura aeroportuaria.

El responsable de la auditoria será el Coordinador del Equipo Técnico, quien tendrá a su cargo dos (02) equipos responsables de la evaluación de los aeropuertos. Cada equipo estará conformado como mínimo por:

1 Profesional especialista en recursos ambientales
1 Profesional especialista en temas sociales
1 Profesional especialista en afectaciones prediales y legales
2 Técnicos y apoyo logístico como mínimo

Objetivo de la Auditoria

Identificación y evaluación de los pasivos socios ambientales significativos y estrategia de remediación, así también, describir la situación y gestión socio ambiental actual de cada uno de los seis (06) aeropuertos en concesión.

Fases de la Auditoría

I .- Fase I:

En esta fase se identificará los aspectos de potencial preocupación socio ambiental en cada uno de los seis aeropuertos, así mismo, constituye el paso inicial para la identificación de los pasivos socio ambientales. Para ellos se efectuará la evaluación y reporte de información existente recolectada in situ, a través de la revisión de records, visita al sitio, registro de evidencias, entrevistas y revisión de estudio ambiental preliminar como la revisión de las publicaciones de la OACI (incluyendo sus anexos correspondientes), la FAA (en lo que concierne a gestión de residuos en aeropuertos y fuentes potenciales de pasivos ambientales) y guías ambientales de organismos financieros internacionales. Adicionalmente, se considerarán las practicas ASTM para la evaluación ambiental de sitios, transacción de estimaciones de riesgos potenciales a la salud humana.

La fase I contempla una descripción inicial de la situación y gestión ambiental actual en cada uno de los aeropuertos dentro de los límites entregados en concesión. Así mismo, se tomará

en cuenta la evaluación de datos e información histórica, así como la recopilación de estadística climática (registros de los últimos 5 años, que CORPAC debe mantener de los aeropuertos).

En el aspecto social de la Línea de Base, se incluirá el levantamiento de información correspondiente a predios y poblaciones existentes dentro del terreno destinado a la infraestructura aeroportuaria. Se elaborara una descripción de los usos sociales dados a estos predios (desde vivienda, fines agrícolas, cruce de ganado, paso de sistemas de riego, paso de transeúntes, acumulación de basura, etc.) e identificar los potenciales conflictos sociales en las inmediaciones del aeropuerto. Se tomara especial atención a la población que este asentada dentro de los terrenos a concesionar, especialmente en caso se encuentren documentos que sustenten la propiedad de dichos terrenos. En ese sentido, se espera que en esta fase se logre hacer un inventario de los principales conflictos sociales (reales y potenciales) detectados.

La Fase I comprende dos etapas: elaboración del plan de trabajo e informe final

Plan de Trabajo

Este informe recogerá, una vez evaluada la información secundaria, la metodología de trabajo para fase I, el cual incluye criterios, indicadores, parámetros, variables e instrumentos socios ambientales (planos, mapas temáticos, formato de fichas técnicas, etc.) para la recolección de información e identificación de los aspectos de potencial preocupación socio ambiental como también la ejecución de muestreos preliminares de los componentes ambientales. Se considera la definición de los alcances de la auditoria y área de influencia. Se presentará un cronograma de actividades para esta fase. Finalmente, el plan de trabajo deberá ser aprobado por la DGASA, requisito para la ejecución de fase I.

Informe Fase I

El informe contiene la identificación de los aspectos de potencial preocupación socio ambiental, definición del alcance de la auditoria y descripción preliminar de la situación y gestión ambiental actual de cada uno de los aeropuertos.

La información recolectada en esta fase permitirá determinar como mínimo el origen, fuente de generación, ubicación geográfica, localización, tiempo de permanencia, responsable, antecedentes, características, resultados de muestreos preliminares, área estimada, profundidad y/o volumen estimado de cada pasivo ambiental. Este informe identificara todos los pasivos ambientales existentes en los aeropuertos e indicara que análisis se requieren para caracterizar cada pasivo ambiental en la Fase II.

Componentes de Fase I

- Introducción
- Antecedentes
- Equipo Auditor
- Objetivos
- Alcance de la auditoria
- Marco legal por componentes ambientales evaluados (Nacional e internacional)
- Descripción preliminar de la situación y gestión ambiental actual
- Desarrollo de Ficha Técnica
- Análisis de los pasivos identificados
- Propuesta de ampliación de análisis para fase II

- Anexos: planos de ubicación, delimitación de la zona de concesión y área de influencia, de identificación de los pasivos ambientales, de monitoreo ambiental.

II. Fase II

En esta fase se amplía el análisis de los temas que fueron identificados en la fase I como posible pasivos socio ambiental (componente físico y biológico). En ese sentido, para el componente ambiental, se debe hacer una cuantificación de la contaminación y medición de la gravedad de los pasivos ambientales obteniéndose como producto áreas, masas, profundidad y/o volúmenes de contaminación con mayor precisión y exactitud. También, se realizará el monitoreo de calidad de aire, ruido, agua (de consumo, superficial y subterráneas) y sedimentos (de ser el caso). Se efectuara tomas de muestras en las fuentes identificadas para la determinación de la concentración de PCBs, Asbestos, R-22, así como la toma de muestra para la determinación con mayor precisión de cantidad y área de suelo contaminado. Finalmente, se presentará una descripción más exacta y precisa de la situación y gestión ambiental de cada uno de los aeropuertos.

Para el componente social, se desarrollará los temas considerados potencialmente pasivos sociales. Para ello, se debe desarrollar un perfil socio económico de las poblaciones que se encuentra asentada o haga uso del área a concesionarse. También se debe desarrollar un análisis más profundo sobre temas como invasiones, titulación, cruces de ganado, pasos peatonales, acumulación de basura, uso inadecuado de servicios, uso de las áreas a concesionarse (ejemplo electricidad, pastizales, agua, otros), etc.

La Fase II comprende dos etapas: elaboración del plan de trabajo e informe final

Plan de Trabajo

Para efectuar la evaluación cuantitativa se propondrá y explicará en forma precisa y clara la metodología (criterios, fichas, formatos, entre otros) a emplear para la profundización en la identificación, caracterización y análisis de la gravedad de los pasivos sociales ambientales identificados. Se presentará un cronograma de actividades para la evaluación de los componentes socio ambientales. Finalmente, el plan de trabajo deberá ser aprobado por la DGASA, requisito para la ejecución de fase II.

Informe Fase II

Los resultados de estas evaluaciones establecerán el tipo, gravedad y nivel de pasivos sociales y ambientales en los aeropuertos, así como los resultados de su comparación con los estándares nacionales e internacionales de calidad socio ambiental exigidos actualmente. En el caso de que los valores de los pasivos socio ambientales propuestos en este documento no sobrepasen los límites máximo permisible establecidos, éstos serán descartados, sin embargo se realizara las recomendaciones pertinentes para el manejo ambiental adecuado de los mismos y evitar la gravedad del mismo.

Componentes de Fase II

- Antecedentes
- Introducción
- Objetivos Generales y especificos
- Metodología
- Alcance de la auditoria
- Marco legal relacionado a cumplimiento de estándares nacionales por componentes ambientales evaluados (Nacional e internacional)

- Verificación de la situación y gestión ambiental actual, se precisan temas a considerar sin ser limitante:
  - Sistema de abastecimiento de Agua
  - Calidad de agua para consumo humano
  - Abastecimiento de energía
  - Sistema de drenaje
  - Descargas liquidas (aeronaves, infraestructura, tratamiento, etc)
  - Gestión de Desechos Sólidos Peligrosos como no peligrosos
  - Emisiones Atmosféricas
  - Niveles de Ruido
  - Manejo de Sustancias Peligrosas
  - Problemática aviaria
  - Afectaciones prediales (Viviendas, áreas de cultivo, entre otros)
  - Uso del área a concesionarse (chacras, pastizales informales, entre otros)
  - Invasión de área a concesionarse (cruces, pasos informales, entre otros)
  - Interferencia en el área a concesionarse
- Desarrollo de ficha técnica por cada pasivo social y ambiental identificado
- Resultados Cuantitativos de cada pasivo (profundización de los hallazgos)
- Análisis de los resultados por cada pasivo social y ambiental
- Anexos: planos de ubicación, de identificación de los pasivos socios ambientales, de monitoreo ambiental, entre otros.

III.- Fase III

En esta fase se elaborarán los planes de mitigación y remediación de los pasivos socios ambientales existentes en cada aeropuerto. El objetivo de esta Fase es identificar los métodos factibles para remediar la contaminación ambiental y los problemas sociales identificados anteriormente, incluyendo el monitoreo in situ y manejo de riesgo, determinar los costos de remediación y seleccionar un criterio de evaluación para el éxito de las medidas de remediación.

Los costos ambientales deben contemplar unos análisis unitarios y deben ser fundamentados en el documento final.

La fase III se basará en los resultados obtenidos en la Fase II y I. El alcance de esta fase es:
- Evaluación de riesgos
- Estrategia de remediación
- Cronograma para las actividades de remediación
- Preparación de informe

La Fase III comprende dos etapas: elaboración del plan de trabajo e informe final

Plan de Trabajo

Se presentar los criterios y los formatos para la propuesta de las acciones que se ejecutarán para la mitigación de los pasivos socio ambiéntales identificados y analizados en la Fase II. Se presentará un cronograma de actividades para el desarrollo de esta fase. Finalmente, el plan de trabajo deberá ser aprobado por la DGASA, requisito para la ejecución de fase III.

Informe Fase III (Producto Final)

Componentes de fase III:

- Resumen Ejecutivo
- Índice
- Antecedentes e Introducción
- Equipo Auditor
- Metodología General
- Objetivo General y específicos
- Alcance de la auditoria
- Descripción de la Situación y Gestión Socio Ambiental Actual (componentes aire, agua, aire, suelo, flora, fauna, social, etc.).
- Identificación de los pasivos socio ambientales
- Evaluación de los pasivos socio ambientales
- Desarrollo de fichas técnicas
- Resultados y análisis de resultados
- Planes de mitigación y remediación
- Presupuestos de los planes de mitigación y remediación.
- Cronograma de actividades para la ejecución de los planes de remediación
- Conclusiones y Recomendaciones
- Bibliografía
- Anexos: Planos de ubicación, de concesión, identificación de los pasivos socio ambientales.

Sin ser limitantes, los planes de manejo para la mitigación de los pasivos socio ambientales deben considerar los siguientes temas:

1. Ruido Ambiental y Calidad del Aire

2. Calidad del Agua
   a. Contaminación de agua superficial y subterránea
      i. Diseño de drenaje pluvial y cloacal
      ii. Necesidad de aprovisionamiento adicional de agua
      iii. Controles de erosión para prevenir la sedimentación
      iv. Previsiones para la contención de derrames de combustibles y aguas servidas resultantes de la limpieza de aeronaves.
      v. Planes para preservar el drenaje existente.
   b. Contaminación por perdidas/derrames de combustibles o químicos
   c. Diseño de tanques de combustibles y productos químicos.
   d. Disposición de aceites usados
   e. Tratamientos de aguas servidas
   f. Proposición de medidas correctivas

3. Remediación de suelos

4. Perdidas por derrames de combustibles y productos químicos

5. Diseños de tanques de combustibles y productos químicos
   a. Relevamiento de tanques
   b. Evaluación de la adecuación del diseño de tanques
   c. Evaluación de la posibilidad de pérdidas de derrames accidentales.

6. Disposición de aceites usados
   a. Cantidad de aceites generados
   b. Evaluación de actuales operaciones para el manejo de aceites usados.

7. Tratamiento de aguas servidas

a. Evaluación de la adecuación de las instalaciones y operaciones para el tratamiento de aguas industriales y domesticas
b. Evaluación de las características de los flujos de descarga
c. Muestras existentes.

8. Asbestos
   a. Terminal de pasajeros
   b. Torre de control

9. PCBs

10. Desechos Sólidos
    a. Naturaleza de los problemas potenciales registrados
    b. Propuesta para el control de los desecho sólidos
    c. Plan de Manejo de desechos
    d. Botaderos

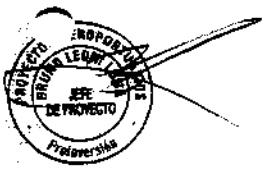
11. Aspectos Sociales
    a. Zonas de cultivo y/o aprovechamiento pecuario
    b. Áreas invadidas por terceros para vivienda
    c. Titulación de predios al interior del terreno de concesión
    d. Posibles conflictos sociales (gestión aeroportuaria, entre otros)
    e. Recursos arquitectónicos, arqueológicos y culturales afectados por el aeropuerto.
    f. Pasos peatonales, pasos de ganado, cruces informales, etc.

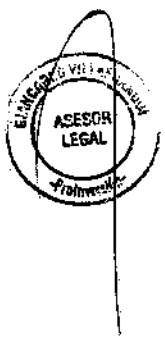
12. Temas Varios
    a. Áreas impactadas por el funcionamiento aeroportuario
    b. Especies amenazadas de flora y fauna.
    c. Humedales, pantanales, zonas costeras, ríos escénicos
    d. Impactos por obras civiles pasadas
    e. Suministro energético
    f. Problemas asociados a la presencia de avifauna en el área de operaciones aeroportuarias
    g. Descripción de PAOCs (Áreas Potenciales de preocupación ambiental)
    h. Aeronaves abandonadas
    i. Almacén de pinturas y otras sustancias peligrosas
    j. Depósitos de inservibles y de deshechos

13. Caracterización de la Situación Legal

    - Disposiciones legales y normativas particulares
    - Revisión de la política sectorial
    - Evaluación de cumplimiento normativo ambiental

Anexo 12
Relación de Contratos Vigentes



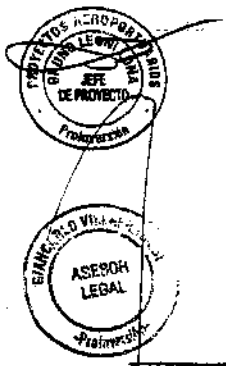


Anexo 13

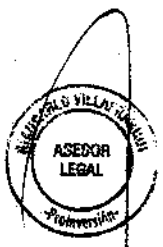
Personal CORPAC

Anexo 14
Propuesta Técnica

Anexo 15
Propuesta Económica



Anexo 16
Régimen Económico Financiero



Anexo 16 - Apéndice 1

Mecanismo de control y aprobación de avances de obra e Inversiones

1. Hitos

El CONCESIONARIO deberá presentar los EDI para las Obras Obligatorias, de acuerdo a lo indicado en el Numeral 8.2.1.3 de la Cláusula Octava y el Anexo 25. Adicionalmente el CONCESIONARIO deberá presentar un Programa de Ejecución de Obras, el mismo que deberá contener lo siguiente:

a) La definición y composición de los Hitos a ser ejecutados, indicando el monto que representa éste respecto del total de las Obras Obligatorias indicadas en el Expediente Técnico.

b) Un cronograma detallado, mediante el cual se defina las fechas y duración de la ejecución de cada Hito.

c) Cada Hito deberá representar como mínimo el 4% del importe total de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial indicadas en los EDI. El primer Hito podrá considerar el monto que corresponda a la elaboración del EDI y Estudio de Impacto Ambiental y aquellos estudios necesarios para ejecución de las Obras Obligatorias.

d) El último Hito que se fije respecto de las Obras Obligatorias corresponderá a la Aceptación de las Obras Obligatorias. El monto de este Hito tendrá un valor equivalente al seis por ciento (6%) del importe total de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial indicadas en los EDI.

2. Procedimiento de control de avances mensuales

2.1. Mensualmente el CONCESIONARIO presentará al OSITRAN un Informe de Avance de Obra que deberá indicar el porcentaje de Obra respecto al Hito propuesto que ha sido ejecutado en relación a las Obras Obligatorias, los mismos que deberán ser revisados por el OSITRAN en el mes, así como su incidencia en el(los) Hito(s) correspondiente(s).

2.2. Los Informes de Avance de Obra deberán ser presentados por el CONCESIONARIO al OSITRAN dentro de los cinco (05) primeros Días del mes siguiente respecto al cual se informa.

3. Procedimiento para la aprobación del Informe Definitivo a la culminación de un Hito

3.1. A la culminación de un Hito, corresponderá al CONCESIONARIO presentar al OSITRAN un Informe Definitivo, para la aprobación correspondiente. Dicho informe deberá señalar y acreditar que se ha cumplido con la culminación de las Obras correspondiente al Hito efectivamente ejecutado.

3.2. El OSITRAN tendrá un plazo no mayor de quince (15) Días para revisar dicho documento y verificar que las Obras Obligatorias se hayan ejecutado conforme a lo establecido en el presente Contrato y a los EDI de las Obras Obligatorias debidamente aprobados.

3.3. Dentro de dicho plazo, OSITRAN deberá proceder conforme a lo siguiente: (i) aprobar el Informe Definitivo o; (ii) solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones.

3.4. En caso que OSITRAN remita observaciones al Informe Definitivo, el CONCESIONARIO contará con siete (7) Días para poder realizar el levantamiento

de las observaciones, que se contarán a partir de la recepción de las indicadas observaciones. Una vez levantadas las observaciones, el CONCESIONARIO deberá remitirlas a OSITRAN, quien contará con tres (3) Días adicionales para aprobar las subsanaciones a las observaciones al Informe Definitivo.

3.5. El OSITRAN remitirá al CONCEDENTE, con copia al CONCESIONARIO, el Informe Definitivo debidamente aprobado, dentro del plazo de los tres (3) Días antes indicados, con la finalidad que el CONCEDENTE proceda a su evaluación correspondiente y otorgue la conformidad del Informe Definitivo, conformidad que deberá ser emitida en un plazo que no será mayor a tres (03) Días contados a partir de la recepción de la aprobación del Informe Definitivo por parte de OSITRAN. En caso que transcurra el plazo antes indicado, se entenderá que la conformidad del CONCEDENTE ha sido denegada.

3.6. La aprobación del Informe Definitivo del último Hito estará condicionada a la aceptación del total de las Obras Obligatorias, por parte del CONCEDENTE.

3.7. Una vez que el CONCEDENTE emita su conformidad, éste deberá comunicar al Fiduciario en los siguientes tres (3) Días para que desembolse del Fideicomiso el importe correspondiente al Hito ejecutado, conforme al procedimiento para el pago del PPO regulado en el Apéndice 2 del presente Anexo. El importe a ser desembolsado correspondiente al Hito ejecutado, constituye un derecho irrevocable de cobro y una obligación del CONCEDENTE, a desembolsar tales pagos.

3.8. Los desembolsos que realizará el CONCEDENTE por los Hitos ejecutados, se realizarán por concepto de PPO cuyo procedimiento se regula en el Apéndice 2 del presente Anexo.

3.9. El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un 5% de valor de la Obra por concepto de supervisión, seguimiento y control de la misma y cuyo importe será adicionado al valor del Hito e incluido como parte del PPO a desembolsarse.

3.10. Los ajustes aprobados por el CONCEDENTE por las variaciones en cantidades y los Adicionales de Obra deberán incluirse en el último Hito para su desembolso.

PROYECTOS AEROPORTUARIOS BRUNO LEDGARD CUBA JEFE DE PROYECTO Proinversión

ASESOR LEGAL

Anexo 16 - Apéndice 2
Determinación del Cofinanciamiento

1. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO

El cofinanciamiento se determina de acuerdo con el siguiente criterio:

- Si el $PAMO_t$ es mayor que la cifra de IR_t el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula :

$$COF_t = (PAMO_t - IR_t) + PPO_t + PAO_t + MC_t \qquad (16.1)$$

- Si el $PAMO_t$ es menor o igual que la cifra de IR_t, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$COF_t = -f_1 (IR_t - PAMO_t) + PPO_t + PAO_t + MC_t \qquad (16.2)$$

Donde:

COF_t Monto del Cofinanciamiento a ser pagado trimestralmente. Si el COF_t es mayor a cero el CONCEDENTE deberá pagar este importe al CONCESIONARIO. Si el COF_t es menor ó igual a cero el CONCESIONARIO deberá pagar este importe (en valor absoluto) al CONCEDENTE.

$PAMO_t$ Es el importe del PAMO, en Dólares, dividido entre 4. El importe PAMO es consignado por el CONCESIONARIO en su propuesta económica por el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO se ajustará anualmente como se detalla en el numeral 4 de este Anexo.

IR_t Ingresos Regulados de la totalidad de Aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la Concesión, en el trimestre t y expresado en Dólares.

PPO_t Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por la ejecución de las Obras Obligatorias a realizarse en el Periodo Inicial. Se encuentra definido en el numeral 2.3 del presente Anexo.

PAO_t Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las Obras del Periodo Remanente. Se encuentra definido en el numeral 2.4 del presente Anexo.

MC_t Pago correspondiente al Mantenimiento Correctivo

f_1 Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.

t Periodo equivalente a un trimestre.

El procedimiento de cálculo de cada uno de los componentes de las fórmulas 16.1 y 16.2 se indican a continuación.

El procedimiento para el pago del Cofinanciamiento se precisa en el Numeral 3 del presente Anexo.

2. DETERMINACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL COFINANCIAMIENTO

2.1 Determinación del PAMO

El PAMO es consignado por el CONCESIONARIO en su propuesta económica presentada por el Adjudicatario, cuyo importe asciende a _____ Dólares (US$_____) El PAMO retribuye todos los costos de operación y mantenimiento para esta Concesión y es garantizado por el CONCEDENTE hasta por la suma antes indicada.

El PAMO incluido en la propuesta económica corresponde a los Aeropuertos localizados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

De incluir en la oportunidad indicada en el numeral 5.8.2 del Contrato de Concesión, el Aeropuerto de Andahuaylas, se calculará según lo establecido en el Numeral 6 del presente Apéndice.

2.2 Determinación de los Ingresos Regulados (IR)

Es la contraprestación de los Servicios Aeroportuarios que son prestados por el CONCESIONARIO y que se encuentran bajo el régimen de regulación, sean percibidos o devengados.

Con el fin de determinar el Cofinanciamiento, estos ingresos deben determinarse trimestralmente e incluyen aquellos ingresos que se obtienen producto de la prestación de los Servicios Aeroportuarios que son:

a. Ingresos por Operaciones Principales

- Ingresos por el cobro de la tarifa única de utilización de facilidades aeroportuarias por el pasajero (TUUA).
- Ingresos por el cobro de tarifas por aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves pagados por las aerolíneas. Esta condición incluye los recargos por operaciones fuera de hora y/o nocturnas, en aquellos casos en que dicho horario no esté habilitado.
- Ingresos por estacionamiento de aeronaves que permanecen ubicadas en rampa o en cualquier lugar designado por el CONCESIONARIO.
- Ingresos correspondientes al Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros a través de Puentes de Embarque (Mangas), cuando éste sea prestado.

b. Ingresos por Operaciones Secundarias

- Ingresos por el servicio que se le presta al pasajero por manipuleo y transporte de equipaje en la rampa y transporte de pasajeros desde y hacia la aeronave.
- Ingresos por el Almacenamiento y Despacho de combustible para las Aeronaves, es el cargo de acceso cobrado por el CONCESIONARIO, por el uso de instalaciones asignados a las operaciones de abastecimiento de combustible.
- Ingresos por el uso de instalaciones de carga. En caso que el CONCESIONARIO decida tercerizar este servicio los ingresos regulados a ser

considerados corresponden al total de los cargos cobrados por el CONCESIONARIO al proveedor del servicio por el acceso al servicio de movimiento de carga.

- Ingresos por el servicio de rampa. En caso el CONCESIONARIO decida tercerizar este servicio los ingresos regulados a ser considerados corresponden al total de los cargos de acceso al servicio de rampa cobrados al proveedor del servicio.
- Ingresos correspondientes a los Cargos de Acceso por el uso de los Counters, oficinas operativas que corresponden a las líneas aéreas.
- Ingresos correspondientes por Cargos de Acceso por el uso de áreas para el mantenimiento de las aeronaves en hangares y otras áreas para las líneas aéreas.

Cualquier otro servicio nuevo, derivado de la explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, que se encuentre establecido en el RETA y REMA.

2.3 Determinación de los Pagos por Obras Obligatorias (PPO):

Las Obras Obligatorias del Periodo Inicial se encuentran subdivididas en grupos, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 8 del presente Contrato. El pago por concepto de PPO se realizará mediante el reconocimiento de los avances de Obra de acuerdo al procedimiento establecido en el Apéndice 1 del presente anexo.

El PPO es consignado por el CONCESIONARIO como uno de los componentes de su propuesta económica, cuyo importe asciende a _____ Dólares (US$_____).

Para la determinación del PPO se incluirán las inversiones, gastos y desembolsos relacionados con las Obras Obligatorias, incluyendo los estudios técnicos previos para la elaboración de los EDI necesarios para la ejecución de las Obras Obligatorias, estudios de impacto ambiental, el porcentaje equivalente al cinco por ciento (5%) para la supervisión de obra a ser realizada por OSITRAN y otros gastos correspondientes a los intangibles relacionados a éstas.

El monto total de los dos (02) primeros Hitos correspondientes al PPO ofertado por el CONCESIONARIO deberá estar depositado en la Cuenta Recaudadora del Segundo Grupo del Fideicomiso, a fin de contar con la disponibilidad para su desembolso al CONCESIONARIO, a más tardar el primer trimestre de la Concesión, contado desde la Fecha de Cierre.

Una vez completado un Hito y se tenga la conformidad del Informe Definitivo correspondiente a dicho Hito, por parte del CONCEDENTE, OSITRAN certificará dicho Informe Definitivo, con la finalidad que pueda desembolsarse el importe correspondiente.

El importe a ser reembolsado al CONCESIONARIO por concepto de PPO será aquel que resulte de aplicar el porcentaje del Hito ejecutado al importe del PPO ofertado por el CONCESIONARIO.

OSITRAN deberá instruir, dentro de un plazo de tres (03) Días Calendario, al Fiduciario para que desembolse del Fideicomiso el importe que resulte de aplicar lo descrito en el párrafo anterior.

El Fiduciario desembolsará el importe a pagar por concepto de PPO, en el momento en que se efectúe el pago trimestral del Cofinanciamiento. En caso que el periodo de pago correspondiente al PPO no coincidiera con la fecha de pago del

Cofinanciamiento, el desembolso se realizará junto con el siguiente pago trimestral del Cofinanciamiento más cercano.

Sólo para el último Hito, el OSITRAN instruirá al Fiduciario para que el desembolso se realice cuando se haya firmado con el CONCESIONARIO el Acta de Aceptación de las Obras Obligatorias. Previo a ello OSITRAN podrá presentar cualquier observación a los Hitos antes ejecutados.

2.4 Determinación del Pago por Obras (PAO)

El CONCEDENTE se compromete a pagar al CONCESIONARIO, a través del PAO, cuotas trimestrales por las inversiones que éste realice como parte de las Obras del Período Remanente.

Las Obras del Período Remanente corresponden a aquellas Obras que se ejecuten desde que finalice el Período Inicial hasta el final de la Concesión. El detalle de tales inversiones serán definidas dentro del Plan Maestro de Desarrollo, el Plan de Equipamiento y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Periodo Remantene preparados por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE con opinión del OSITRAN.

El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un cinco por ciento (5%) de valor de la Obra por concepto de supervisión de la misma y cuyo importe será incluido en la determinación del PAO.

Las obras que realice el CONCESIONARIO en el Periodo Remanente le darán el Derecho de cobro del PAO según lo que se detalla en este numeral.

Estas inversiones del Periodo Remanente serán revisadas por el CONCESIONARIO y sometidas a la aprobación del CONCEDENTE con la opinión del OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en las Numerales 8.2.2.4, 8.2.2.5 y 8.2.2.6.1. Al momento de la aprobación, el CONCEDENTE analizará la disponibilidad de los fondos necesarios para el pago de las Obras de este Periodo. De no contar con la disponibilidad de fondos para la realización de las Obras que plantee el CONCESIONARIO, este último quedará liberado de su ejecución.

Para la determinación del pago del PAO se considerarán las Obras del Período Remanente realizadas durante cada Año de la Concesión y que además correspondan a dicho Periodo, así como los estudios técnicos previos requeridos para la elaboración de los EDI y Plan Maestro de Desarrollo para las Obras del Periodo Remanente, necesarios para la ejecución de las referidas Obras, gastos correspondientes al estudio de impacto ambiental, pago al supervisor de obra.

El pago del PAO se llevará a cabo en el momento que se efectúe el pago de Cofinanciamiento y se liquidará conforme a lo siguiente:

a. Durante los quince (15) Días posteriores a la culminación del cada Año de la Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN toda la información que considere necesaria para sustentar las Obras del Periodo Remanente ejecutadas en el Año de la Concesión anterior. El CONCESIONARIO deberá presentar la información adicional que solicite el OSITRAN.

b. El OSITRAN tendrá veinte (20) Días para aprobar las Obras del Periodo Remanente ejecutadas en el Año de la Concesión anterior o para presentar cualquier observación a esta información. Vencido este plazo, y de no mediar respuesta del OSITRAN se dará por denegada la información presentada por el CONCESIONARIO.

c. En caso OSITRAN realice observaciones a la información presentada por el CONCESIONARIO, éste contará con siete (7) Días para subsanar las observaciones realizadas, las cuales deberá remitirlas dentro del mismo plazo al OSITRAN para la aprobación correspondiente.

d. En caso que OSITRAN no tenga observaciones a la información presentada por el CONCESIONARIO, procederá a realizar la determinación del PAO. A tal efecto el CONCEDENTE, previa conformidad del OSITRAN, se compromete a pagar al CONCESIONARIO el treinta por ciento (30%) de las Obras de Periodo Remanente el Año de la Concesión vencido, al contado, y el setenta por ciento (70%) de las mismas mediante el PAO.

e. El importe correspondiente al treinta por ciento (30%) de las Obras del Periodo Remanente que ejecuten anualmente y que se pagarán al contado, una vez firmada el Acta de Recepción de Obras correspondiente a la Obra del Periodo Remanente ejecutada en el Año de la Concesión y se calculará según la siguiente fórmula:

$$IAC_j = 0.3 * OPRA_j$$

Donde:

IAC_j Importe Anual a pagar al contado por las Obras del Periodo Remanente efectuadas en al año j.

$OPRA_j$ Importe total de las Obras del Periodo Remanente efectuada en el año j de la Concesión correspondiente al Periodo Remanente.

j Año de la Concesión anterior, este año deberá estar dentro del Periodo Remanente.

f. El importe correspondiente al setenta por ciento (70%) del total de las Obras del Periodo Remanente, efectuadas en el año j, se pagará en cuotas trimestrales, una vez firmada el Acta de Recepción de Obras correspondiente a la Obra del Periodo Remanente ejecutada en el Año de la Concesión, conforme al siguiente procedimiento:

f.1. Se calculará la cuota trimestral a pagar según la siguiente fórmula:

$$IPRD_j = 0.7 * OPRA_j * fa_2$$

Donde:

$IPRD_j$ Importe trimestral a pagar de forma diferida, por las Obras del Periodo Remanente efectuadas en el año j.

$OPRA_j$ Importe total de las Obras del Periodo Remanente efectuadas en el año j de la Concesión correspondiente al Periodo Remanente.

fa_2 Factor de conversión a cuotas trimestrales correspondiente a 40 trimestres o los trimestres equivalentes al periodo que reste para el vencimiento del Plazo de la Concesión, siempre y cuando este último periodo sea menor a los 40 trimestres antes indicados. La tasa efectiva anual será equivalente al tres por

ciento (3%) más la menor tasa que resulte entre el Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO y el Costo de Endeudamiento Máximo. Esta tasa será pagada por el CONCEDENTE siempre y cuando el CONCESIONARIO cumpla con la entrega de las Obras del Periodo Remanente acorde con los lineamientos establecidos para la formulación de los EDI y con los Requisitos Técnicos Mínimos descritos en el Anexo 8 del presente Contrato.

f.2 Para el cálculo de fa_2 se considerará la siguiente fórmula:

$$fa_2 = \frac{i*(1+i)^x}{(1+i)^x - 1}$$

Donde

$$i = (1 + Costo.de.la.deuda + 3\%)^{90/360} - 1$$

x = Corresponde a las cuotas trimestrales correspondiente a 40 trimestres o los trimestres equivalentes al periodo que reste para el vencimiento del Plazo de la Concesión, según corresponda.

El derecho de cobro por las cuotas trimestrales se generará a partir del tercer mes posterior a la suscripción del Acta de Recepción de Obras del Periodo Remanente correspondiente al año "j" por parte del CONCEDENTE, siempre que hayan transcurrido al menos 12 meses desde el inicio del año j, dentro del Periodo Remanente.

En caso de producirse la terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, el factor de conversión se calculará sin tomar en cuenta el tres (3%) adicional por encima del Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO o del Costo de Endeudamiento Máximo, el que resulte menor.

g. Luego de subsanadas las observaciones por parte del CONCESIONARIO, OSITRAN deberá emitir su conformidad, dentro de los tres (3) Días posteriores a la recepción de las subsanaciones del CONCESIONARIO. Dentro de ese mismo plazo el OSITRAN deberá remitir su aprobación para que el CONCEDENTE pueda emitir su conformidad a la determinación del PAO. Dicha conformidad deberá ser emitida en un plazo que no deberá excede de los diez (10) Días contados desde la recepción de la aprobación del OSITRAN.

h. Una vez emitida su conformidad, el CONCEDENTE deberá remitirla a OSITRAN en los siguientes tres (3) Días a fin que este pueda realizar el cálculo del pago del Cofinanciamiento conforme a lo dispuesto en el Numeral 3 del presente Apéndice. El importe trimestral a pagar por parte del CONCEDENTE, se realizará en el momento que se efectúe el pago de Cofinanciamiento, en caso que el trimestre correspondiente al pago de las cuotas trimestrales no coincidieran con la fecha de pago del Cofinanciamiento, el pago de estas se realizarán junto con el siguiente pago del Cofinanciamiento más cercano.

i. En el caso que el CONCESIONARIO obtenga diferentes fuentes de financiamiento con terceros, el Costo Efectivo de la Deuda que se considerará será la equivalente al promedio ponderado de las tasas de interés efectivas de

cada deuda de largo plazo asumidas por el CONCESIONARIO como consecuencia de las inversiones efectuadas en la Concesión. La ponderación será determinada tomando en cuenta los montos de los contratos de financiamiento involucrados en la ejecución de las Obras del Periodo Remanente.

El CONCESIONARIO podrá obtener financiamiento a un costo de deuda variable o fija.

El Costo de Endeudamiento Máximo se determinará de las siguientes maneras dependiendo del tipo de financiamiento que obtenga el CONCESIONARIO:

(i) **El Costo de Endeudamiento Máximo a Tasa Fija, en Dólares**: Se establece como sigue:

$$Costo.de.endeudamiento.máximo = R_f + EMBI(+) + 2.5\%$$

Donde:

Rf: Promedio del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano, con madurez de 10 y 30 años, publicado por BLOOMBERG (ticker CT10 Govt y CT30 Govt), al cierre del Día anterior a la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá.

EMBI+: Diferencial del rendimiento de los bonos Globales de Perú y de los Bonos del Tesoro Americano, elaborado por J.P. Morgan (ticker Bloomberg: JPSSEMPE Index).

Ambos datos serán proporcionados por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas, a solicitud del CONCEDENTE.

(ii) **El Costo de Endeudamiento Máximo equivalente a Tasa Variable, en Dólares:** Para hallar la tasa variable máxima equivalente al Costo de Endeudamiento Máximo se calculará el SWAP correspondiente al costo efectivo máximo a tasa fija que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

(iii) **El Costo de Endeudamiento Máximo a Tasa Fija en Nuevos Soles:** Para hallar este costo se utilizará la siguiente fórmula:

$$Costo.máximo.de.endeudamiento = Rs + 2.5\%$$

Rs: Rendimiento del Bono Soberano de la República del Perú en nuevos soles a tasa fija con similar vida media al endeudamiento que contraerá el CONCESIONARIO, al cierre del Día anterior de la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá, que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

(iv) **Costo de Endeudamiento Máximo a Tasa VAC en Nuevos Soles:** Para hallar este costo se utilizará la siguiente fórmula:

$$Costo.máximo.de.endeudamiento = Rvac + 2.5\%$$

Rvac: Rendimiento del bono soberano emitido en soles VAC con similar vida media al endeudamiento que contraerá el CONCESIONARIO, al cierre del Día anterior a la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá, que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

3. PROCEDIMIENTO DEL PAGO DEL COFINANCIAMIENTO

Los recursos que serán utilizados para el pago del Cofinanciamiento son los que se indican en el Apéndice 3 del presente Anexo.

El pago del Cofinanciamiento se ejecutará en forma trimestral según el siguiente procedimiento:

a. Los trimestres considerados para el pago del Cofinanciamiento serán aquellos contados a partir de la Fecha de Cierre del Contrato de Concesión.

b. En caso que OSITRAN realice observaciones a la información presentada por el CONCESIONARIO, éste tendrá un plazo de diez (10) Días para levantar dichas observaciones. Una vez levantadas las observaciones planteadas por OSITRAN, se contará con la información validada correspondiente al mes, información que se incluirá para formar parte del trimestre "t" y el respectivo pago del Cofinanciamiento.

c. Al final del trimestre "t" el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN una factura que adjunte el listado indicado en Literal b. precedente, además de la información que se encuentra detallada en la fórmula (16.1 ó 16.2).

Información correspondiente al trimestre t:

- Ingreso Regulado (IR),
- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO),
- Pago por Obras (PAO)
- Pago por Obras Obligatorias (PPO)

Para el primer Año de la Concesión, los Ingresos Regulados y el PAMO deberán calcularse en forma proporcional considerando unicamente los trimestres correspondientes desde la Fecha de Cierre hasta finalizado el Primer Año de la Concesión. En caso la Fecha de Cierre se realice a la mitad de un determinado mes calendario, el PAMO correspondiente al primer trimestre deberá calcularse considerando los Días Calendario contados desde la Fecha de Cierre hasta finalizado el mes calendario, más los meses calendario necesarios para completar el trimestre.

El pago del Cofinanciamiento se realizará por los componentes de la fórmula indicada en los Numerales 17.1 ó 17.2, según corresponda, que cuenten con la

debida conformidad del OSITRAN y aprobación del CONCEDENTE. En caso uno de los componentes de la fórmula del Cofinanciamiento no cuente con la aprobación y conformidad antes indicada, el desembolso del Cofinanciamiento se realizará en el trimestre que corresponda y sin considerar dicho componente, el mismo que se desembolsará en el trimestre que corresponda luego de su aprobación.

d. OSITRAN tendrá un plazo de diez (10) Días (contados a partir de la fecha de entrega de la factura por el CONCESIONARIO) para instruir al Fiduciario para que se pague el importe incluído en la factura contra los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.

e. En caso la factura no sea rechazada y OSITRAN no cumpla con el plazo de cinco (05) Días antes mencionado, OSITRAN deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a LIBOR más uno por ciento (1%) que será aplicada a los días de retraso contados del día siguiente de vencido el plazo para el pago del Cofinanciamiento. En este caso, el CONCESIONARIO está facultado a detener la ejecución de las inversiones sin ningún tipo de penalidad.

f. Dentro del plazo indicado en el Literal e. precedente, OSITRAN podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado para el trimestre "t" no coincide con los importes aprobados, para lo cual remitirá, dentro del mismo plazo, al CONCESIONARIO la factura rechazada, con la finalidad que el CONCESIONARIO realice las subsanaciones y correcciones a la misma.

   El CONCESIONARIO contará con dos (2) Días (contados a partir de la fecha de recepción de la factura rechazada por el OSITRAN) para subsanar, emitir y remitir otra factura con las correcciones del caso.

g. Luego de recibida la nueva factura por parte del CONCESIONARIO, el OSITRAN contará con dos (2) Días adicionales para aprobar la factura e instruir al Fiduciario para que se pague el importe incluído en la factura, contra los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.

   En caso que los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso no sean suficientes para completar el pago del Cofinanciamiento, el Fiduciario podrá disponer de los recursos existentes en la Cuenta de Reserva del Segundo Grupo de Aeropuertos, para completar el pago de dicho Cofinanciamiento, sin perjuicio de la reposición de los recursos para completar el importe indicado en el Numeral 1.38.

h. En caso existieran ajustes a las facturas presentadas por el CONCESIONARIO ya canceladas, OSITRAN incluirá dichos ajustes en el pago de la siguiente factura.

i. El Fiduciario tendrá un plazo de tres (3) Días para ejecutar el pago solicitado por OSITRAN contra los fondos disponibles en la Cuenta de Reserva del Segundo Grupo del Fideicomiso.

j. En caso que OSITRAN no apruebe la factura y finalmente no se desembolse el importe correspondiente al Cofinanciamiento del trimestre correspondiente a dicha factura, dicho rechazo no podrá condicionar el pago del Cofinanciamiento correspondiente a los siguientes trimestres.

4. Reajuste del PAMO

A partir del segundo Año de la Concesión, el PAMO se ajustará al inicio de cada Año Calendario sobre la base de la siguiente fórmula:

$$PAMO_x = 0{,}5.PAMO_{x-1}\left(\frac{IPC_{x-1}}{IPC_{x-2}}\right) + 0{,}5.PAMO_{x-1}\left(\frac{CPI_{x-1}}{CPI_{x-2}}\right) \qquad (16.3)$$

Donde:

$PAMO_x$ Es el importe del PAMO en Dólares ajustado por la operación y mantenimiento de los aeropuertos incluidos en la concesión.

IPC Nivel de Precios al Consumidor a nivel nacional al último día del año publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

CPI Nivel de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos al último día del año disponible al momento del cálculo.

x Año en que se realiza el ajuste a partir del segundo Año de la Concesión.

Para el primer Año de la Concesión el ajuste del PAMO deberá realizarse únicamente por periodo correspondiente desde la Fecha de Cierre hasta finalizado el Primer Año de la Concesión.

5. Mantenimiento Correctivo (MC)

Las labores de Mantenimiento Correctivo serán realizadas con el objeto de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en los Bienes de la Concesión que atente contra la seguridad operacional de los Aeropuertos.

En caso de la ocurrencia de los eventos indicados en el párrafo precedente, el CONCESIONARIO deberá realizar las labores de Mantenimiento Correctivo.

El CONCESIONARIO, una vez culminado la labor de Mantenimiento Correctivo correspondiente, deberá presentar al CONCEDENTE, con copia al OSITRAN, un informe donde se sustente las causas que originaron dichas labores y el importe correspondiente.

Una vez aprobado el informe antes indicado por parte del CONCEDENTE, con la correspondiente opinión del OSITRAN, el CONCEDENTE procederá al pago de las labores de Mantenimiento Correctivo, para lo cual se utilizarán los fondos que se encuentran depositados en la Cuenta de Reserva del Fideicomiso.

El desembolso de la actividad de Mantenimiento Correctivo ejecutada, se realizará en la oportunidad del pago del Cofinanciamiento más cercano, debiendo para ello ser incluida en la factura correspondiente de dicho pago del Cofinanciamiento.

En caso que el informe no sea aprobado por el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO no esté de acuerdo con la no aprobación de dicho informe, se seguirá el procedimiento descrito en la Cláusula Decimo Sexta del Contrato de Concesión.

6. Procedimiento de Ajuste del PAMO y PPO para la inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas en la Concesión

De acuerdo con lo indicado en el Contrato de Concesión puede ocurrir que se incluya el Aeropuerto de Andahuaylas.

6.1. Ajuste del PAMO

Para tal caso el reajuste del PAMO será el siguiente:

$$p = \frac{\text{PAMO máximo por 5 Aeropuertos}}{\text{PAMO ofertado por 5 Aeropuertos}}$$

$$CPAMO = \frac{PAMO_{\max A}}{p}$$

Donde:

CPAMO: Es el importe del PAMO por el Aeropuerto de Andahuaylas a ser incluido.

p: Es el factor resultante de dividir el PAMO máximo establecido para los 5 Aeropuertos, entre el PAMO ofertado para éstos, por parte del CONCESIONARIO.

$PAMO_{maxA}$: Es el PAMO máximo establecido para el Aeropuerto de Andahuaylas publicado mediante Circular

Para el reconocimiento del primer PAMO correspondiente al Aeropuerto de Andahuaylas deberá calcularse en forma proporcional considerando el periodo correspondiente desde la fecha en que surta efecto la incorporación de dicho Aeropuerto hasta la finalización del Año de la Concesión correspondiente.

En caso la entrega del Aeropuerto de Andahuaylas se realice a la mitad de un determinado mes calendario, el PAMO correspondiente deberá calcularse considerando únicamente los Días Calendario contados desde la correspondiente entrega hasta finalizado el mes calendario.

6.2. Ajuste del PPO

El Ajuste del PPO por la inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas ser el siguiente

$$p_1 = \frac{\text{PPO máximo por 5 Aeropuertos}}{\text{PPO ofertado por 5 Aeropuertos}}$$

$$CPPO = \frac{PPO_{\max A}}{p_1}$$

Donde:

CPPO: Es el importe del PPO por el Aeropuerto de Andahuaylas a ser incluido.

p_1: Es el factor resultante de dividir el PPO máximo establecido para los 5 Aeropuertos, entre el PPO ofertado para éstos, por parte del CONCESIONARIO.

PPO_{maxA}: Es el PPO máximo establecido para el Aeropuerto de Andahuaylas publicado mediante Circular

Anexo 16 - Apéndice 3

Fideicomiso

Con el objetivo de administrar el adecuado y oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Contrato, el CONCEDENTE ha constituido, en calidad de fideicomitente, un fideicomiso irrevocable de administración, el cual ha servirá para el pago del Cofinanciamiento.

La principal fuente de recursos que alimenta el Fideicomiso es la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por parte de Lima Airport Partners (LAP). En el caso, que la asignación de los recursos provenientes de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por parte de Lima Airport Partners (LAP) no se concrete, el CONCEDENTE será el responsable de buscar los fondos necesarios para alimentar este Fideicomiso por lo que el CONCEDENTE se obliga a registrar anualmente en sus partidas presupuestarias, el importe correspondiente al Cofinanciamiento, así como también el importe indicado para la Cuenta de Reserva del Segundo Grupo.

A fin de gestionar estos recursos del Fideicomiso, el CONCEDENTE tiene como fiduciario a la CORPORACIÓN FINANCIERA DE DESARROLLO (COFIDE).

El Fideicomiso está conformado por diferentes cuentas, dentro de las cuales se encuentran la Cuenta Recaudadora del Segundo Grupo y la Cuenta de Reserva para el Segundo Grupo, donde el fideicomitente transferirá los recursos para honrar las obligaciones del pago del Cofinanciamiento de la Concesión.

Cada cinco (5) años, el CONCEDENTE, por iniciativa propia o a sugerencia del CONCESIONARIO, podrá reajustar los aportes al Fideicomiso, provenientes de la retribución de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de acuerdo con el Plan Maestro de Desarrollo, el Plan de Equipamiento y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento propuesto por el CONCESIONARIO y aceptado por el CONCEDENTE. El reajuste se realizará con el fin de adecuarse a las necesidades de inversión que se requiera a ese momento. En todo caso, el CONCEDENTE, en ningún momento, podrá reducir el importe de la transferencia a efectuar por concepto de Cofinanciamiento.

Los Costos generados por la administración del Fideicomiso son asumidos con cargo al CONCEDENTE, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Fideicomiso suscrito entre el CONCEDENTE y COFIDE.

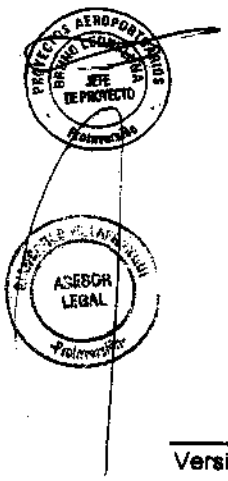
Anexo 16 - Apéndice 4

Procedimiento para valorizar el Avance de Obra en caso de caducidad por incumplimiento del Contrato

Si la terminación del Contrato, a que se refiere la Cláusula décimo quinta, se produce antes de aceptación de las Obras Obligatorias, el CONCESIONARIO entregará un Informe de Avance de Obra correspondiente a lo ejecutado hasta el momento de la resolución y que no hubiere sido comprendido dentro de un Hito culminado. Posterior a ello, OSITRAN efectuará una valorización del avance de obra correspondiente a dicho informe, con la finalidad que el CONCEDENTE autorice el pago correspondiente.

De acuerdo a lo establecido en el Contrato, la caducidad y/o suspensión de las obligaciones, sea cual fuere la causa que lo motive, no afectará en ninguno de los casos la obligación del CONCEDENTE para efectuar los pagos del Hito valorizado el cual deberá pagarse de acuerdo al cronograma establecido.

En tal sentido, de producirse la Caducidad de la Concesión, el último Hito determinado de acuerdo a la valorización del avance de Obra antes referida, dará derecho al CONCESIONARIO al pago correspondiente, de acuerdo al cronograma establecido.



Anexo 16 - Apéndice 5

Variaciones en Cantidades y Mecanismos de Ajuste del PPO para las Obras Obligatorias

1. Variaciones en cantidades/metrados derivados de diferencias con el Proyecto Referencial

Las variaciones en cantidades o metrados se refiere a trabajos que supongan un aumento o disminución de cantidades respecto a los contemplados en el Proyecto Referencial.

Podrán existir variaciones en cantidades, respecto del Proyecto Referencial, identificadas para una misma partida, sea por el CONCESIONARIO o por el CONCEDENTE. Para tal efecto los precios referenciales serán aquellos que se establezcan en el Proyecto Referencial y no podrán ser materia de variaciones, salvo lo indicado en el Numeral 4 del presente Apéndice.

Las variaciones en cantidades deberán estar técnicamente sustentadas y deberán ser valorizadas por OSITRAN en función a los precios referenciales ajustados por variación de precios, indicados en el Numeral 4 del presente Apéndice. Las variaciones a ser valorizadas se determinarán de acuerdo a lo siguiente:

1.1 Al término de cada Hito, el CONCESIONARIO presentará al CONCEDENTE los precios referenciales ajustados por variación de precios de acuerdo al Numeral 4 del Apéndice 5 del Anexo 16. El CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN aprobará la variación de las cantidades o metrados que correspondan.

1.2 La evaluación antes indicada, podrá conducir a que las Partes de mutuo acuerdo, procedan a una revisión del PPO. Para tal efecto se requerirá la opinión de OSITRAN.

1.3 En caso la variación represente menores cantidades respecto a los contemplados en el Proyecto Referencial:

i) El CONCESIONARIO podrá ejecutar otras obras a ser identificadas por el CONCEDENTE, hasta por el monto equivalente a la valorización de la disminución de cantidades antes indicados, en cuyo caso el monto del PPO no sufrirá variación alguna; o,
ii) En caso de no existir obras para ejecutar, OSITRAN efectuará una reducción en el monto del PPO.

Procedimiento para el pronunciamiento de OSITRAN y disposiciones comunes a los Numerales precedentes

1.4 En todos los casos, según corresponda, OSITRAN procederá a informar a las Partes respecto del ajuste al PPO. El incremento derivado de la aplicación de los Numerales 1.1 a 1.3 del presente Apéndice, debe tomar en consideración los precios referenciales ajustados por variación de precios, contemplados en el Proyecto Referencial.

1.5 Asimismo, los ajustes derivados de la aplicación de los Numerales 1.1 a 1.3 del presente Apéndice, que originen incrementos en el PPO durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial, deberán ceñirse en su conjunto a lo

establecido en el Numeral 8.2.3.2 de la Cláusula octava del Contrato, caso contrario la diferencia será asumida por el CONCESIONARIO.

Para los casos indicados en los Numerales 1.1 a 1.3, se requerirá el informe de OSITRAN, quien recibirá la posición de las Partes. OSITRAN emitirá su opinión en un plazo máximo de diez (10) Días de recibido el requerimiento.

Para tal efecto, durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial, el CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades del caso, así como poner a disposición de OSITRAN, toda la documentación que sea necesaria para poder realizar una supervisión a detalle.

En los casos que el CONCEDENTE con opinión de OSITRAN, hubiera aceptado las modificaciones propuestas por el CONCESIONARIO, éste último se hace completamente responsable por dichas Obras Obligatorias durante su ejecución como durante la operación de la Concesión, no pudiendo solicitar en el futuro compensaciones adicionales de ningún tipo en los sectores donde los cambios propuestos fueron ejecutados.

2. Ajuste del PPO por variaciones en cantidades en el EDI de las Obras Obligatorias, a que se refiere el Numeral 8.2.1.3 de la Cláusula Octava.

En caso se determine que los montos de inversión o parámetros considerados en los EDI de las Obras Obligatorias difieren en lo referido a las cantidades respecto a aquellas establecidas en el Proyecto Referencial, se deberá solicitar la verificación de viabilidad del proyecto, de conformidad con la normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). El plazo previsto para emitir las observaciones correspondientes o para aprobar el EDI de las Obras Obligatorias presentado, se empezará a contar desde la verificación de viabilidad del proyecto.

3. Procedimiento de Ajuste del PPO por las variaciones en metrados a que se refiere el Numeral 1 del Apéndice 5 del presente Anexo 16.

OSITRAN deberá llevar el registro de la valorización por las variaciones en cantidades o metrados a que se refieren el Numeral 1 del Apéndice 5 del presente Anexo, de acuerdo a los precios referenciales ajustados por variación de precios, para que al final de la Obra Obligatoria del Periodo Inicial sean considerados, siempre y cuando estas mayores cantidades, hayan tenido la autorización correspondiente tanto de OSITRAN como del CONCEDENTE. Asimismo, el incremento producto de las variaciones de las cantidades o metrados, deberán estar contemplados en el Proyecto Referencial.

Durante la ejecución de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial, el valor referencial del Hito no deberá incluir los ajustes por mayores cantidades que se hubieren aprobado. Todos los ajustes aprobados, con excepción de los ajustes realizados por variación de precios en aplicación del Numeral 4, deberán incluirse en la valorización del último Hito, o en el último Hito conforme a lo señalado en el Apéndice 1 del presente Anexo.

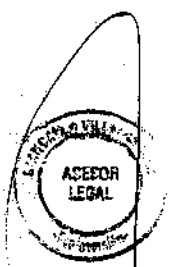
Siendo que las mayores cantidades que se hubieran aprobado y ejecutado deberán incluirse en el último Hito, su ajuste correspondiente por variación de precios de acuerdo a lo indicado en el Numeral 4 del presente Apéndice, deberá ser a la fecha correspondiente del último Hito.

4. Ajuste del PPO por Variación de Precios

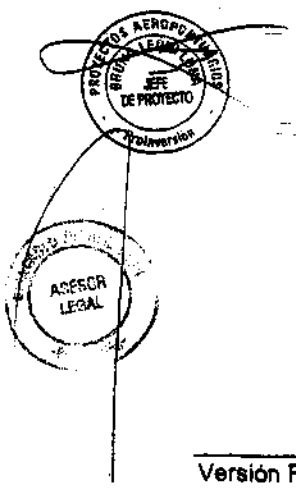
Durante el periodo comprendido entre la fecha de presentación de las ofertas económicas del Concurso, hasta la culminación de las Obras Obligatorias señaladas en la Cláusula Octava, el monto del PPO podrá ser reajustado por concepto de variación de precios de insumos de la construcción, a solicitud del CONCESIONARIO o del CONCEDENTE.

El ajuste del PPO por variación de precios tendrá como objetivo actualizar los valores por avances a la conclusión de un Hito y se mantendrá por todo el plazo del pago del PPO.

Los ajustes al valor del Hito y el ajuste del PPO se harán aplicando las fórmulas polinómicas, obtenidas de la elaboración de los EDI para las Obras Obligatorias. La determinación de dichas fórmulas polinómicas deberán contar con la opinión favorable del OSITRAN y con la aprobación del CONCEDENTE.



Anexo 17
Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión



Anexo 17 - Apendice 1

Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras

Lima, ...(1) de .....(2) de 2009

Señores
Agencia para la Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN
Presente.-

Referencia: Carta Fianza: .....(3)
Vencimiento: .....(4)

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores .....(5), (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma de .....(6) DÓLARES AMÉRICANOS (US$. .....(7)) a favor de PROINVERSIÓN para garantizar la correcta ejecución de las Obras a cargo del Concesionario, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 10.2.3 del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante "el Contrato").

Nos comprometemos a pagarles el monto total de la fianza dentro de un plazo máximo de VEINTICUATRO (24) horas, contado a partir de la fecha de recepción de la correspondiente carta notarial de requerimiento.

Toda demora de nuestra parte en honrarla dará origen al pago de intereses compensatorios a favor de ustedes que se calcularán sobre la tasa máxima LIBOR a UN (01) año, más un diferencial (Spread) de TRES POR CIENTO (3.0%).

La tasa LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en la ciudad de Lima a las 11:00 am., debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que sea exigido el honramiento de la presente fianza.

Nuestras obligaciones bajo la presente fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta fianza estará vigente desde .....(8), hasta el .....(9), inclusive.

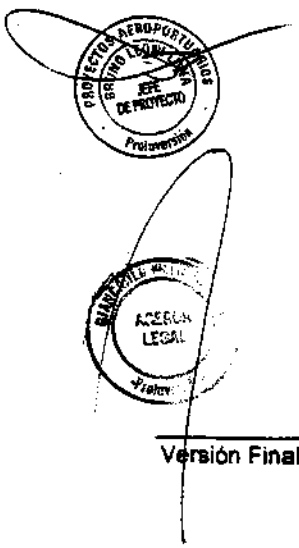
Atentamente,

.....(10)
.....(11)

Nombre del Banco que emite la garantía: .....(12)
Dirección del Banco: .....(13)

DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA

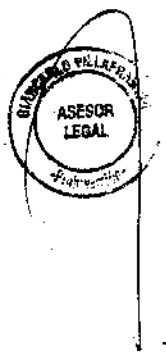
(1) Día en que se redacta el documento
(2) Mes en que se redacta el documento
(3) Número de la Carta Fianza
(4) Fecha de Vencimiento de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(5) Nombre del Postor Concesionario (Postor Adjudicatario)
(6) Monto de la Carta Fianza expresado en letras
(7) Monto de la Carta Fianza expresado en números
(8) Fecha de inicio de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(9) Fecha de término de la vigencia de la Carta Fianza (Día, mes y año)
(10) Firma y Sello del Funcionario del Banco
(11) Nombre del Funcionario del Banco
(12) Nombre completo del Banco
(13) Dirección del Banco



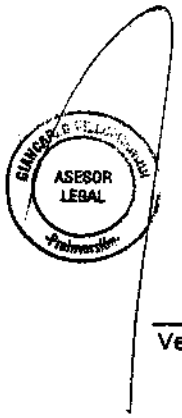
Anexo 18
Testimonio de la Constitución del CONCESIONARIO

Anexo 19
Lugar de Origen de los Accionistas del CONCESIONARIO

Anexo 20
Porcentaje de Participación de los Accionistas del CONCESIONARIO



Anexo 21
Contrato de Asesoría Aeroportuaria



Anexo 22
Personal Clave - Requisitos Mínimos

1. Gerente General

a) Formación académica
- Profesional universitario en administración, economia, ingenieria ó afines
- Maestria en administración de empresas u otros afines
- Conocimientos de normas y procedimientos OACI

b) Experiencia laboral
- Cargos gerenciales por un periodo no menor a diez (10) años
- Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a tres (3) años, durante los últimos 5 años previos a la fecha de cierre del contrato.

2. Gerente de Operaciones de Aeropuertos

a) Formación académica
- Profesional universitario en ingeniería ó administración
- Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la OACI durante los últimos cinco años previos a la fecha de cierre del contrato
- Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la IATA durante los últimos cinco años previos a la fecha de cierre del contrato
- Bilingüe en los idiomas del Inglés y Español

b) Experiencia laboral
- Cargos gerenciales por un período no menor a cinco (5) años
- Cargos gerenciales operacionales en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a 1,000,000 pasajeros anuales, por un período no menor a cinco (5) años
- Experiencia en la supervisión de actividades operativas, técnicas, administrativas y de seguridad en aeropuertos que individualmente hayan acreditado un tráfico mayor a 1,000,000 pasajeros anuales
- Experiencia en aplicación de estándares IATA en aeropuertos con un tráfico mayor a 1,000,000 pasajeros anuales

3. Jefe de Seguridad

a) Formación académica
- Formación Universitaria
- Conocimiento de legislación aeronáutica peruana, principalmente la relacionada a temas de seguridad aeroportuaria (safety y avsec)
- Conocimiento de normas de la FAA
- Conocimiento de normas internacionales sobre salud y seguridad
- Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres sobre normas OACI en seguridad aeroportuaria (safety y avsec)

b) Experiencia laboral
- Cargos gerenciales similares por un período no menor a cinco (5) años

- Mínimo 5 años de experiencia en supervisión y ejecución de actividades de seguridad aeroportuaria (safety y security) en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a 1,000,000 pasajeros anuales

4. Gerente Comercial

a) Formación académica
- Profesional universitario en administración, comunicaciones o afines

b) Experiencia laboral
- Cargos gerenciales por un periodo no menor a cinco (5) años
- Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a dos (2) años
- Experiencia en la elaboración y ejecución de estrategias de desarrollo comercial aeroportuario y no aeroportuario en aeropuertos regionales con un tráfico mayor a 100,000 pasajeros anuales
- Experiencia en la supervisión de estudios de mercado para la identificación del perfil del pasajero

5. Gerente de Mantenimiento e Inversiones

a) Formación académica
- Profesional universitario en ingeniería industrial o ingeniería civil
- Conocimiento de legislación aeronáutica peruana y la normativa referente a la construcción, mantenimiento y operación de infraestructura aeroportuaria
- Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la OACI

b) Experiencia laboral
- Cargos gerenciales por un período no menor a cinco (5) años
- Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a dos (2) años
- Responsabilidad en la formulación y evlaución de proyectos de preinversión e inversión.

Anexo 23
Inversiones Obligatorias

1. AEROPUERTO DE ANDAHUAYLAS

1.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Construcción de pórtico de ingreso al aeropuerto y caseta de peaje
Se prevé realizar un pórtico de acceso al aeropuerto en la vía de acceso, así como la construcción de una caseta de peaje con baño incluido.

Mejoramiento de estacionamiento vehicular y acceso al aeropuerto
En cuanto al estacionamiento de vehículos, se prevé efectuar un tratamiento con material bituminoso sobre la superficie del pavimento existente, seguida por la extensión y compactación de una capa de arena, la posterior señalización diurna, obras civiles, de iluminación, y paisajismo.

Rehabilitación del edificio terminal de pasajeros
Se contempla una remodelación y ampliación de la terminal de pasajeros, la cual se hará se hará hacia el lado del Check In actual.

Para tal efecto, se modificarán los ambientes necesarios con que cuenta el Edificio Terminal, los mismos que no cuentan con las dimensiones, capacidades y servicios mínimos

1.2. OBRAS DE SEGURIDAD

Obras de Drenajes
Con el objeto de facilitar la rápida evacuación de las aguas superficiales del sistema aeroportuario; se propone las siguientes tareas principales:

- Perfilado y limpieza de los canales de drenaje existentes, mejorando las secciones transversales y perfiles longitudinales.
- Construcción de canales en los siguientes tramos: en el lado izquierdo de la pista de aterrizaje del Km 0-493 a Km 0-200, Km 1+150 a Km 1+ 700 y Km 2+200 a 2+590; asimismo en el lado derecho el tramo del Km 0-512 a Km 0+000.
- Construcción y adecuación del colector final y entrega al cauce del riachuelo (lado Sur-Oeste).

Con estas mejoras de los drenajes, se preservará las instalaciones del aeropuerto particularmente la estructura del pavimento y por lo tanto se brindara seguridad a las operaciones aéreas

La propuesta de esta intervención está orientada al mejoramiento del sistema de drenaje, cuyas vida útil bordea los 10 años..

Construcción de RESA en Pista 21
En la pista 21, se construirá una RESA de 90m de ancho por 240m de longitud, previa adecuación del sistema de drenaje. Se aprovecharán estos trabajos para colocar un banco de caños para alojar conductores que a futuro podrán ser usados para alimentación eléctrica o telecomando.

La construcción del área de seguridad de extremo en pista 21 (RESA) consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o demasiado largo, la intervención se efectuara en un área de 240 m de largo por 90 m de ancho

La estructura de la RESA consistirá en el saneamiento en 0.30m de espesor promedio y una base de 0.20m de espesor compactado.

Señalización diurna
Se agregará una línea amarilla adicional en el borde de rodaje y de la plataforma.

Se completará en la parte aeronáutica con la señalización diurna y de reposición en un área de 60 m2.

Construcción o reemplazo del cerco perimétrico
Deberá cerrarse el predio donde no exista muro ni alambre, mediante alambrado del tipo olímpico con alambre de púa en la parte superior (cuando exista alambre de hilos, éste se reemplazará por la malla citada), así como elaborar con el mismo sistema, un cerco operativo que separe la parte aeronáutica de la parte pública.

Vía perimetral de afirmado
Se construirá una vía en todo el perímetro del aeropuerto, mejorando su superficie con la colocación de material de fresado de la pista. El camino tendrá 4.50 metros de ancho y cada 300 metros lineales se incluirán adicionalmente sobreanchos de maniobra para posibles volteos o cruces simultáneos de dos vehículos. Asimismo, se debe complementar la intervención con la colocación de avisos de advertencia de actividades aeroportuarias en los linderos del aeropuerto, así como con la colocación de casetas de control en los lugares donde sean prioritariamente necesitadas.

Correctivo de los Servicios de Saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del Terminal, así como su independización del Sistema de CORPAC.

Servicio de extinción de incendios
Se contempla habilitar un sistema de extinción de incendios para el terminal de pasajeros.

Estación del SEI
Implica la mejora del sistema de extinción de incendios en la zona de operaciones

1.3. EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in.

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO2, así como de polvo químico 10 kgr tipo ABC.

Equipos de Seguridad - Avsec
Provisión de escaner para sala de embarque; pórtico detector de metales y detectores portátiles; radios de comunicación; ordenadores de filas; conos con cadenas; y barriers.

Equipos de Seguridad - SEI
Provisión de uniformes, trajes estructurales y encapsulados completos para el personal; líquido espumígeno concentrado AFFF al 3 % y polvo químico tipo ABC; baterías y equipos (de manejo y descontaminacion de sustancias peligrosas, de monitoreo de gases, de respiración autónoma, y compresora portátil).

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores.

Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos.

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, pizarras, butacas, y mobiliario de oficina.

Vehículos
Provisión de motocicleta, camioneta pick up, y nueva autobomba con equipo y herramientas completas.

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, servidores y otros, central telefónica mas teléfonos, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyector, cámara fotográfica, y marcador eléctrico para el personal.

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario
Provisión de equipos antiderrames, contra peligro aviario, equipos de protección personal, analizador de redes, andamios, moto guadaña, grupo electrógeno, desatorador, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de pavimento, luces de emergencia (lado aire), y herramientas en general.

2. AEROPUERTO DE AREQUIPA

2.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Construcción de un Pórtico de ingreso al aeropuerto (construcción)
Se prevé realizar un pórtico de acceso al aeropuerto en la vía de acceso, así como la remodelación de la caseta de ingreso existente.

Estacionamiento de vehículos (Tratamiento bituminoso superficial del pavimento y señalización)

En cuanto al estacionamiento de vehículos, se prevé efectuar un tratamiento con material bituminoso sobre la superficie del pavimento existente, seguida por la extensión y compactación de una capa de arena (EG-2000 sección 406-RD No. 1146-200-MTC15.17), la posterior señalización diurna, una ampliación del paisajismo, así como la remodelación de la caseta de peaje y del sistema de iluminación existentes.

2.2. OBRAS DE SEGURIDAD

En el proyecto de rehabilitación de los pavimentos se está aprovechando la utilización de los actuales pavimentos previo tratamiento, sobre el cual se colocará el refuerzo asfáltico de acuerdo a los espesores que se detallan a continuación:

ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO CON PROYECTO

CAPAS DEL PAVIMENTO	PISTA DE ATERRIZAJE	CALLE DE ACCESO "B"
Carpeta asfáltica nueva (cm)	7.5	10.0
Carpeta asfáltica existente (cm)	10.0	6.0
Base existente (cm)	20.0	20.0

La propuesta técnica de rehabilitación está referida a la pavimentación a nivel de carpeta asfáltica en caliente, por la naturaleza de las obras a realizarse que corresponden a la rehabilitación, cuyos trabajos consisten en:

- Rehabilitación de la pista de aterrizaje 2980 m x 45 m (espesor promedio: 7.5 cm)
- Rehabilitación de la calle de rodaje B de 1425 m x 23 m, desde la progresiva 0+000 hasta la 0+925 y desde 1+300 a 1+800 (espesor promedio: 10 cm).
- Retiro y reposición del sistema de luces de pista.

Señalización diurna

Una vez concluidos todos los trabajos de rehabilitación de pavimentos, de márgenes laterales y conformación de franjas laterales se procederán a complementar la señalización horizontal de la pista conforme a lo indicado en el plano respectivo.

Es conveniente señalar que debido a la necesidad de mantener en operatividad el aeropuerto en condiciones seguras, durante la ejecución de los trabajos es necesario proveer durante esta etapa las señalizaciones provisionales mínimas como son las señales de eje de pista de aterrizaje, eje de calle de rodaje y otras que pudiera requerir el Operador del Aeropuerto durante el proceso constructivo.

Se deberán cambiar los carteles de señalamiento vertical que indican el número de posición de estacionamiento y agregar sobre el pavimento las correspondientes al señalero.

Construcción o reemplazo del cerco perimétrico sobre el límite del predio
Deberá cerrarse el predio donde no exista muro ni alambre, mediante alambrado del tipo olímpico con alambre de púa en la parte superior (cuando exista alambre de hilos, éste se reemplazará por la malla citada).

Construcción cerco operativo tipo olímpico
Se construirá con alambrado de tipo olímpico, separando la parte aeronáutica de la parte pública. Se construirán aproximadamente 1.900 metros de alambrado.

Vía perimetral de afirmado, mejorada con material de fresado de la pista
Se construirá una vía en todo el perímetro del aeropuerto, mejorando su superficie con la colocación de material de fresado de la pista. El camino tendrá 4.50 metros de ancho y cada 300 metros lineales se incluirán adicionalmente sobreanchos de maniobra para posibles volteos o cruces simultáneos de dos vehículos. Asimismo, se debe complementar la intervención con la colocación de avisos de advertencia de actividades aeroportuarias en los linderos del aeropuerto, así como con la colocación de casetas de control en los lugares donde sean prioritariamente necesitadas

Correctivo de los servicios de saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del Terminal, así como su independización del Sistema de CORPAC.

Servicios de comunicación y cableado estructurado
Habilitación de un sistema de comunicaciones y cableado estructurado, indispensables para el óptimo funcionamiento de los servicios del aeropuerto.

Independización de suministros
Implica la independización entre el suministro eléctrico de CORPAC, y del Concesionario.

2.3. OBRAS DE AMPLIACIÓN DE TERMINAL

Adecuación y ampliación terminal de pasajeros
Se contempla una remodelación y ampliación de la terminal de pasajeros, que aparte de solucionar gran parte de los problemas de procesamiento actuales, contribuyen al mayor confort del pasajero y a su facilitación.

Se modificarán y ampliarán los servicios sanitarios con que cuenta el Edificio Terminal, Sala de Embarque, Sala V.I.P., Sala de Arribos y Hall Público. Los mismos si bien se encuentran en buenas condiciones de uso y refaccionados en fecha cercana, no cuentan con las dimensiones, capacidad y servicios mínimos para un Aeropuerto con el movimiento de Arequipa.

Debieran contar además con servicios sanitarios para personas discapacitadas, lugar de cambio de pañales, mayor número de recintos de WC y accesos con visuales directas hacia las Salas de espera.

2.4. EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Sistemas termodinámicos auxiliares - Sistema HVAC
Aire acondicionado tipo splits para salas de embarque

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in y fajas nuevas y/o remodeladas, tanto para equipaje de salida como de llegada de equipaje

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO2, así como de polvo químico 10 kgr tipo ABC

Equipos de Seguridad - Avsec
Provisión de escaner para equipajes de bodega; para nueva sala de embarque; pórtico detector de metales y detectores portátiles; radios de comunicación; ordenadores de filas; conos con cadenas; y barriers

SEI
Provisión de uniformes, y trajes estructurales y encapsulados completos para el personal; líquido espumígeno concentrado AFFF al 3 % y polvo químico tipo ABC; baterías y equipos (de monitoreo de gases, de respiración autónoma, y compresora portátil)

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores

Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters, mostradores, pedestales, ventiladores, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, bancas, butacas, y mobiliario de oficina

Vehículos
Provisión de motocicleta, cuatrimotor, camioneta pick up, elevador eléctrico, y de autobomba (incluyendo equipo y herramientas), mas reparación de otra existente

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, central telefónica mas teléfonos, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyector, cámara fotográfica y filmadora, marcador eléctrico para el personal, y sistema para cobro del TUUA

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario
Provisión de equipos antiderrames, contra peligro aviario, equipos de protección personal, analizador de redes, andamios, grupo electrógeno, desatorador, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de pavimento, luces de emergencia (lado aire), y herramientas en general.

3. AEROPUERTO DE AYACUCHO

3.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Pórtico de ingreso al aeropuerto y Caseta de Peaje (construcción)

Se prevé realizar un pórtico de acceso al aeropuerto en la vía de acceso, así como la construcción de una caseta de peaje con baño incluido.

Estacionamiento de vehículos (Tratamiento bituminoso superficial del pavimento y señalización)
En cuanto al estacionamiento de vehículos, se prevé efectuar un tratamiento con material bituminoso sobre la superficie del pavimento existente, seguida por la extensión y compactación de una capa de arena, la posterior señalización diurna, una ampliación del paisajismo, así como del sistema de iluminación existente

Habilitar otra puerta de salida:
Para facilitar la evacuación en caso de emergencias en el sector de hall público.

3.2. OBRAS DE SEGURIDAD

Pista de Aterrizaje
Con relación a la superficie pavimentada se procederá a la remoción mediante equipo adecuado, aprobado por la Dirección de la obra, de la carpeta asfáltica existente que debe ser retirado en todo su espesor.

Retirada la carpeta asfáltica cuyo espesor estimado es de 0.05m se procederá al escarificado y recompactación de la base. Esta compactación se realizará en un espesor de 0.20m al 100% de la densidad máxima obtenida en el ensayo Proctor modificado.

Si el perfil transversal estuviese deformado deberá incorporarse un material de aporte para restituir el gálibo original y asegurar un perfil simétrico con la misma pendiente descendente a ambos lados del eje de pista.

Luego del escarificado se aprovechará para excavar e instalar en proximidades de las cabeceras y en la progresiva central, tres canalizaciones para balizamiento de 6 (seis) conductos cada una

Los trabajos se completarán en pista con el corte de maleza, perfilado y señalamiento diurno.

Descripción de la actividad

Se llevará a cabo la rehabilitación de los actuales pavimentos de tal forma que permita las operaciones en condiciones seguras de las aeronaves del tipo Fokker, Antonov, Airbus A319 y A320 siendo estos 2 últimos con mayor presencia en el mercado doméstico.

Considerando que la aeronave de diseño a operar en el aeropuerto de Ayacucho es el Airbus A-320 le corresponde la clave de referencia de aeródromo 4C, según la OACI, y en función a éstas se ha mantenido el dimensionamiento geométrico del sistema de pistas del aeropuerto.

Una adecuada opción técnica es la pavimentación a nivel de carpeta asfáltica en caliente y los trabajos consisten en lo siguiente:

- Escarificación de la carpeta asfáltica deteriorada de 0.10 m de espesor promedio, para el posterior trozado y traslado a la franja de pista o camino perimetral.

- Escarificación, conformación y compactación al 100% de máxima densidad seca del Proctor Modificado de la base granular existente en un espesor promedio de 0.15 m. en la pista de aterrizaje, calle de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves, adicionándose material granular de base de espesor 6.75 cm como capa nivelante y repotenciador, hasta alcanzar el nivel de la capa de base contemplada en los planos del proyecto (cota).

    - Colocación de una nueva capa de base granular (P-209) de espesor 0.15 m.

    - Imprimación bituminosa de la capa de base granular.

- Colocación de una carpeta asfáltica en caliente de 0.10 m de espesor (en capas de 0.05 m, previo riego de liga entre capas) en la pista de aterrizaje de 2800 m de largo por 45 m de ancho, calle de rodaje de salida y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

- Pavimentación de la plataforma de giro o de volteo mediante la colocación de una carpeta asfáltica en caliente de e= 0.10 m. colocada sobre una base triturada de e = 0.30 m y una sub base granular de e = 0.225 m.

- Pavimentación de los márgenes de pista mediante la colocación de una carpeta asfáltica colocada sobre una base granular de espesores variables, con la finalidad de dar continuidad a las operaciones aéreas durante la ejecución de los trabajos de rehabilitación.

- Pavimentación de la zona de seguridad (zona de parada) en ambos umbrales de pista, mediante la colocación de una carpeta asfáltica en caliente de 0.025 m colocada sobre una base granular de 0.10 m.

- Conformación de las franjas laterales de pista que comprende trabajos de excavaciones y terraplenes para conformar las pendientes transversales del proyecto.

- Trabajos varios que incluye la señalización de la pista principal, calle de salida y plataforma de estacionamiento de aeronaves, colocación de ductos subterráneos y cajas de registro para las instalaciones eléctricas, y otros que permitan realizar los trabajos de rehabilitación con el aeropuerto abierto al tráfico aéreo.

Conector y Plataforma

En el conector y en la plataforma de estacionamiento de aeronaves se realizarán idénticas tareas, con la salvedad que por la reducida longitud del conector y la extensión de la plataforma es posible que la superficie no se tenga un perfil a dos aguas.

Se supone que la carpeta de rodamiento en el área de movimiento no supera en general los 0.05m de espesor, se verificará con los resultados de los estudios geotécnicos y con los antecedentes de construcción que pueda proveer el Comitente.

El señalamiento diurno a ejecutar debe seguir las normas y recomendaciones del Anexo 14. Las señales de calle de rodaje clausurada que se encuentran en

proximidades de la cabecera de pista 02 deberán eliminarse. El resto de la demarcación deberá ser renovada a posteriori de los trabajos de reconstrucción.

También en el conector se instalará un banco de caños para balizamiento.

Existen dos posiciones de estacionamiento para helicópteros construidas en concreto de cemento Portland que se encuentran en muy buen estado superficial pero sus juntas han sido invadidas por vegetación Se deberán limpiar y sellar.

Cuando se efectúe la repavimentación en plataforma deberá mejorarse el desnivel que presenta la rampa de comunicación del espigón con plataforma con pequeñas rampas laterales.

La zona de franjas adyacente a rodaje y plataforma está cubierta de maleza , deberá efectuarse el corte de la misma.

La señalización del borde en plataforma debe ser de doble línea amarilla a igual que las calles de rodaje.

Helipuerto
El pavimento se encuentra en muy buenas condiciones. Hay que retirar la maleza que aflora en las juntas y proceder a su reparación para evitar daños en el hormigón. Existe una señal de helipuerto en plataforma que deberá anularse.

Drenaje – Franjas
La zona de franjas presenta maleza y abundante vegetación, también se observan cunetas laterales y edificios que constituyen obstáculo. Se puede apreciar un preocupante avance de las construcciones que encerrarán al aeropuerto en un período no muy lejano.

Se realizará la rehabilitación del sistema de drenaje que comprende la limpieza, corte y conformación de las zanjas de drenaje existentes en ambos lados de la pista principal de acuerdo a la nueva rasante adoptada en estudio de factibilidad; así como la limpieza y mantenimiento de las alcantarillas TMC de D=36" de la pista principal y de D=24" de la calle de salida, que permita la evacuación de aguas superficiales del aeropuerto.

Construcción cerco operativo tipo olímpico
Se construirá con alambrado de tipo olímpico con alambre de púa en la parte superior, separando la parte aeronáutica de la parte pública.

Vía perimetral de afirmado.
Se construirá una vía en todo el perímetro del aeropuerto, mejorando su superficie con la colocación de material de fresado de la pista.

El camino tendrá 4.50 metros de ancho y cada 300 metros lineales se incluirán adicionalmente sobreanchos de maniobra para posibles volteos o cruces simultáneos de dos vehículos.

Asimismo, se debe complementar la intervención con la colocación de avisos de advertencia de actividades aeroportuarias en los linderos del aeropuerto, así como con la colocación de casetas de control en los lugares donde sean prioritariamente necesitadas.

Estación del SEI
Implica la construcción de una calle de vinculación entre la plataforma del SEI y la plataforma comercial.

Correctivo de los servicios de saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del Terminal, así como su independización del Sistema de CORPAC.

Servicios de comunicación y cableado estructurado
Habilitación de un sistema de comunicaciones y cableado estructurado, indispensables para el óptimo funcionamiento de los servicios del aeropuerto.

Independización de suministros
Implica la independización entre el suministro eléctrico de CORPAC, y del Concesionario.

3.3. OBRAS DE REMODELACIÓN Y DE AMPLIACIÓN DE TERMINAL

Adecuación y ampliación terminal de pasajeros.

Se contempla una remodelación de la terminal de pasajeros, que aparte de solucionar gran parte de los problemas de procesamiento actuales, contribuyen al mayor confort del pasajero y a su facilitación.

Para tal efecto, se modificarán los ambientes necesarios con que cuenta el Edificio Terminal, los mismos que no cuentan con las dimensiones, capacidad y servicios mínimos.

3.4. EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Sistema eléctrico

Tablero Principal
Se dimensionará en función de las características y dimensiones de los componentes a montar en ellos. Se instalará en la nueva sala para tableros y grupos electrógenos. Serán aptos para operar con corrientes trifásicas, 230 V, 50 Hz.

Seccionador Bajo Carga
Será instalado en el poste del transformador, o bien en otro vecino especialmente montado. Deberá tener las siguientes características: tensión: 10 kV, corriente: 400 A, con fusibles tipo NH. Las características a satisfacer se detallan en las Especificaciones Técnicas adjuntas a este informe.

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in.

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO_2, así como de polvo químico 10 kgr tipo ABC.

Equipos de Seguridad - Avsec
Provisión de escaner para sala de embarque; pórtico detector de metales y detectores portátiles; radios de comunicación; ordenadores de filas; conos con cadenas; y barriers.

Equipos de Seguridad - SEI
Provisión de uniformes, trajes estructurales y encapsulados completos para el personal; líquido espumígeno concentrado AFFF al 3 % y polvo químico tipo ABC; baterías y equipos (de manejo y descontaminacion de sustancias peligrosas, de monitoreo de gases, de respiración autónoma, y compresora portátil).

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores.

Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos.

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, pizarras, butacas, y mobiliario de oficina.

Vehículos
Provisión de motocicleta, cuatrimoto, camioneta pick up, y de reparación de autobomba existente.

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, servidores y otros, central telefónica mas teléfonos, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyector, cámara fotográfica, marcador eléctrico para el personal, y sistema para cobro del TUUA

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario
Provisión de equipos antiderrames, contra peligro aviario, equipos de protección personal, analizador de redes, andamios, moto guadaña, grupo electrógeno, desatorador, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de pavimento, luces de emergencia (lado aire), y herramientas en general.

4. AEROPUERTO DE JULIACA

4.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Construcción pórtico de ingreso al aeropuerto y casilla de peaje
Se construyen un pórtico de acceso al aeropuerto y caseta de peaje. La resolución de los mismos es aporticada, resuelta mediante una estructura mixta de hormigón para las columnas redondas y una estructura reticulada metálica, íntegramente revestida en chapa. Sobre el frente se propone el nombre del Aeropuerto en letras de chapa conformadas.

La caseta de peaje tiene una cabina que permite el control de ambas manos del boulevard de acceso y un sanitario.

Remodelación terminal de carga

Deberán realizarse modificaciones en las instalaciones existentes de manera tal de crear un área con acceso desde el lado tierra para la transición de las mercadería desde el lado aire. La remodelación abarca un área de 324.82 m2.

Estacionamiento de vehículos (Tratamiento bituminoso superficial del pavimento y señalización)

En cuanto al estacionamiento de vehículos, se prevé efectuar una mejora al pavimento, aplicándole una nueva señalización diurna, obras de paisajismo, remodelando el sistema de iluminación existente, e incluyendo la demolición de un local artesanal. Comprende la remodelación de la playa de estacionamiento vehicular en un área de 9,829.93 m2.

4.2. OBRAS DE AMPLIACIÓN DE TERMINAL

Remodelación y ampliación edificio terminal de pasajeros

Esta intervención tiene como finalidad devolver la funcionalidad del terminal de pasajeros, consistente en la rehabilitación y ampliación del mismo; planteándose como propuesta la adecuación de los espacios interiores del terminal a las exigencias de servicio y confort, pero respetando su diseño original en un área de 1,859.05 m2.

Con esta finalidad se respeta el módulo de 5,50 m. y el criterio de desarrollo conceptual del edificio, se separarán los flujos de salida y llegada, se clasificarán los procesamientos según la procedencia (nacional e internacional).

En este sentido, se ha planteado el crecimiento hacia el lado este, demoliendo el sector de la confitería, rescatando los techos abovedados de mayor altura, en una extensión de 1,376.36 m2.

Asimismo, se han incluido los trabajos de pintura del exterior del terminal que se encuentran deteriorados debido a que la fachada original del edificio estaba revestido en cerámicos y los trabajos de pintura realizados han sufrido desprendimientos de las capas de pintura.

A su vez, se construirá un sistema de protección del edificio terminal, con válvulas hidrantes distribuidas sobre el edificio

4.3. OBRAS DE SEGURIDAD

Sellado de fisuras del pavimento y adecuación de las franjas de seguridad

Se deberán sellar fisuras en los pavimentos, remover obstáculos y construcciones de la zona de franjas, retirar los escombros y nivelar el terreno.

Se deberán adecuar el señalamiento diurno a la normativa OACI.

Adecuación de franjas
Se deberán remover obstáculos y construcciones de la zona de franjas, retirar los escombros y nivelar el terreno.

Construcción de RESA 12 en cabecera 30
Se construirán RESA en cabecera 30, a nivel de afirmado con un espesor de 0.20 m. de espesor. En zona de la futura RESA se adecuará el terreno natural y se colocará un material granular compactado.

Adecuación y revestimiento de los canales de drenajes
Se deberá construir el revestimiento de uno de los canales de drenaje que corren paralelos a la pista en concreto.

Cerco perimetral y cerco operativo
Deberá reemplazarse el alambrado de hilos por alambrado de malla metálica tipo olímpica donde corresponda en el cerco límite del predio, sobre una extensión de aproximadamente 1,515.17 metros lineales.

Se retirará y recolocará el cerco en la zona de muro de contención sobre 4,279.64 metros lineales.

Se construirán 443.45 metros de nuevo cerco perimétrico y 172.27 metros de nuevo cerco operativo.

Construcción de vía perimetral a nivel de afirmado
Se ejecutará un camino perimetral a nivel de afirmado de 6 metros de ancho, que por razones de límites del predio quedará incluido dentro de la franja de seguridad.

Implementación de servicios de extinción incendios en zona operaciones en la Estación SEI
Aplicar intervenciones para mejorar el servicio de extinción de incendios en la zona de operaciones.

Correctivo de los servicios de saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del terminal, así como su independización del sistema de CORPAC S.A.

Servicios de comunicación y cableado estructurado
Habilitación de un sistema de comunicaciones y cableado estructurado, indispensables para el óptimo funcionamiento de los servicios del aeropuerto.

Independización de suministros
Implica la independización del suministro eléctrico que actualmente se comparte con CORPAC S.A.

Sistema Eléctrico
Implica la instalación de un nuevo grupo electrógeno de 300 kwh, en reemplazo del grupo electrógeno de 110 kwh. Se deberá desmontar las canalizaciones existentes dentro de los desagües de plataforma y reubicarlas en trazas seguras.

Disposición de residuos sólidos

Planta de combustible

Estará conformada por dos tanques de almacenaje aéreos, de 100 m3 de capacidad cada uno, un vehículo para abastecimiento de aeronaves de 16.000 litros de capacidad, de caudal de despacho 1.140 l/min, filtro separador, bomba de recarga de 1.000 l/min, tuberías y servicio de incendio.

4.4. EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Sistemas Termodinámicos Auxiliares (Sistema HVAC)
Provisión de equipo de aire acondicionado.

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in, nuevas fajas de equipaje, tanto de salida, como de llegada de equipaje.

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO2 y ABC PQS.

Equipos de Seguridad - Avsec
Rayos X para acceso a sala de embarque, pórtico detector de metales y detectores portátiles de metal, radios de comunicación y cargadores, ordenadores de filas, conos de seguridad y cadenas, barriers de protección y hi scan para equipaje en bodega.

Equipos de Seguridad – SEI
Provisión de uniformes para el personal bombero, trajes estructurales y encapsulados completos para el personal, botas para trajes encapsulados, equipo de monitoreo de gases tóxicos, concentrado de espuma al 3 %; baterías, equipos de de respiración autónoma, kit de descontaminación para emergencias, equipo para manejo de sustancias peligrosas y compresora de aire portátil.

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores.

Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos.

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters dobles, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, bancas, escritorios, sillas, butacas individuales, archivadores, mesa para reuniones, pizarras, ventiladores y mostradores para migraciones.

Vehículos
Provisión de motocicleta, cuatrimoto, camioneta pick up doble cabina y overhaul 2 vehículos ARFF antiguo.

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyectores, cámara fotográfica y filmadora, marcador eléctrico para el personal, y equipo para cobro del TUUA.

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario

Provisión de equipo de medición de fricción, kit de respuesta inmediata a derrames, equipo de limpieza de derrames, lanzador pirotécnico, binoculares, equipos de protección personal, equipo analizador de redes, andamios, moto guadaña, grupo electrógeno móvil, desatorador eléctrico, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de disco para pavimento, luces de emergencia (lado aire) a batería, taladro, kit de herramientas para equipos básicos eléctricos y kit de herramientas básicas.

5. AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO

5.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Construcción de pórtico de ingreso al aeropuerto y caseta de peaje
Se prevé realizar un pórtico de acceso al aeropuerto en la vía de acceso y la construcción de una caseta de peaje con baño incluido, incluyendo la demolición de la existente

Vía de acceso y Estacionamiento de vehículos
En cuanto al estacionamiento de vehículos, se prevé efectuar una rehabilitación del pavimento existente, la posterior señalización diurna, obras de paisajismo, veredas, y la remodelación del sistema de iluminación existente.

5.2 OBRAS DE AMPLIACIÓN DE TERMINAL

Se contempla una remodelación de la terminal de pasajeros, que aparte de solucionar gran parte de los problemas de procesamiento actuales, contribuyen al mayor confort del pasajero y a su facilitación.

Para tal efecto, se modificarán los ambientes con que cuenta el edificio, los mismos que si bien se encuentran en buenas condiciones de uso, no cuentan con las dimensiones, capacidad y servicios mínimos requeridos por la normativa oficial.
Asimismo, se efectuaran intervenciones de servicio de extinción de incendios en esta zona.

5.3 OBRAS DE SEGURIDAD

Rehabilitación de las losas de concreto de los pavimentos y readecuación de los drenajes
Se llevará a cabo la reparación de las losas de concreto de la pista mediante sellos de grietas y fisuras de ancho igual o superior a 2 mm en toda la superficie pavimentada.

Se deberán reparar las losas de concreto en peor condición y efectuar una repavimentación más allá del tercer año de concesión.

Para el sellado de fisuras y grietas en los pavimentos de concreto deberá retirarse el material antiguo de las juntas y reemplazarlo por un material nuevo elástico y durable (resistente a la intemperie y a los ataques de las sustancias que pudieran derramarse sobre el pavimento).

Las fisuras a sellar en el pavimento rígido pueden requerir un amolado previo para abrir ligeramente los labios de la fisura para que el material sellador ingrese correctamente.

En la zona de franja y RESA, se nivelaran las franjas de acuerdo con las pendientes establecidas por OACI dentro de la parte nivelada de la franja y conduciendo el agua a las cunetas existentes.

Se efectuará el destronque, desbosque y limpieza de la vegetación dentro de la franja de 150 m. así como el perfilado y relleno de las mismas.

En la zona del área de seguridad de extremo de pista 01 (RESA01) deberá escarificarse la superficie, perfilar y recompactar asegurando un drenaje adecuado. Superficialmente se colocará un riego asfaltico de sellado.

En la otra cabecera sólo se ejecutará un riego de sellado, retirando y reinstalando las luces de aproximación afectadas.

Se removerán las canalizaciones eléctricas que se encuentran alojados dentro de las canaletas de desagüe en plataforma para reubicarlas en un sistema separado.

Construcción de plataformas de viraje
Se construirán, a nivel de pavimento de concreto F'c=300 Kg/cm2, las plataformas de viraje adyacentes a cada una de las cabeceras.

Rehabilitación RESA Pista 01 y construcción RESA Pista 19

Consiste en la rehabilitación de la RESA pista 01 a nivel de tratamiento bituminoso superficial y la construcción de la RESA pista 19 a nivel de pavimento de concreto asfáltico.

Reposición de señalización diurna
Se efectuará la reposición del señalamiento diurno de todos aquellos sectores que hubieran sido afectados por la reparación. En la pista, calle de rodaje y plataforma deberán reponerse todas las marcaciones existentes y deberá agregarse una línea adicional en la señal de borde.

Asimismo, deberá agregarse en la calle de rodaje la señal de instrucción obligatoria.

Construcción de cerco operativo y/o perimetral
Efectuar el cerramiento del predio donde no exista muro ni alambre, mediante alambrado del tipo olímpico con alambre de púa en la parte superior (cuando exista alambre de hilos, éste se reemplazará por la malla citada).

Vía perimetral de afirmado.
Se construirá una vía en el perímetro del aeropuerto, mejorando su superficie con la colocación de material de afirmado. El camino tendrá 4.50 metros de ancho y cada 300 metros lineales se incluirán adicionalmente sobreanchos de maniobra para posibles volteos o cruces simultáneos de dos vehículos. Asimismo, se debe complementar la intervención con la colocación de avisos de advertencia de actividades aeroportuarias en los linderos del aeropuerto, así como con la colocación de casetas de control en los lugares donde sean prioritariamente necesitadas.

Estación del SEI
Implica la construcción de una calle SEI entre Rodaje y Plataforma remota.

Correctivo de los servicios de saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del Terminal, así como su independización del Sistema de CORPAC

Servicios de comunicación y cableado estructurado
Habilitación de un sistema de comunicaciones y cableado estructurado, indispensables para el óptimo funcionamiento de los servicios del aeropuerto.

Servicios de extinción incendios en zona operaciones
Aplicar intervenciones para mejorar el servicio de extincion de incendios en la zona de operaciones.

Independización de suministros
Implica la independización entre el suministro eléctrico de CORPAC, y del Concesionario.

Sistema eléctrico
Implica la habilitación de un nuevo grupo electrógeno

Varios
Implica la puesta en funcionamiento de una planta de combustible.

5.4 EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Sistemas Termodinamicos Auxiliares (Sistema HVAC)
Provisión de aire acondicionado tipo split

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in, nuevas fajas de equipaje, tanto de salida, como de llegada de equipaje.

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO2, así como de polvo químico 10 kgr tipo ABC

Equipos de Seguridad - Avsec
Provisión de escaner para bodega y sala de embarque; pórtico detector de metales y detectores portátiles; radios de comunicación; ordenadores de filas; conos con cadenas; y barriers

Equipos de Seguridad – SEI

Provisión de uniformes, trajes estructurales y encapsulados completos para el personal; líquido espumígeno concentrado AFFF al 3 %; baterías y equipos (de descontaminación de sustancias peligrosas, de monitoreo de gases, de respiración autónoma, y compresora portátil)

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores

Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, pizarras, ventiladores, bancas, mostradores, pedestales, butacas, y mobiliario de oficina

Vehículos
Provisión de elevador electrico, motocicleta, cuatrimoto, camioneta pick up, mas reparación de autobombas existentes.

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, servidores y otros, central telefónica mas teléfonos, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyector, cámara fotográfica y filmadora, marcador eléctrico para el personal, y sistema para cobro del TUUA

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario
Provisión de equipos antiderrames, contra peligro aviario, equipos de protección personal, analizador de redes, andamios, moto guadaña, grupo electrógeno, desatorador, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de pavimento, luces de emergencia (lado aire), y herramientas en general.

Varios
Autoclave para el bloque sanitario

6. AEROPUERTO DE TACNA

6.1. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

Pórtico de ingreso al aeropuerto (construcción)
Se prevé realizar un pórtico de acceso al aeropuerto que se estima se mantendrá en la posición de la actual caseta de cobro de peaje, la cual se remodelará para integrar armónicamente lo existente y lo nuevo.

Estacionamiento de vehículos (Tratamiento bituminosos superficial)
Las intervenciones implicaran un tratamiento bituminoso superficial de sellado total tipo slurry seal, una señalización diurna, obras de paisajismo, así como también la remodelación del sistema de iluminación existente.

Servicios básicos de la terminal de pasajeros
Comprende: Instalaciones eléctricas y sanitarias, griferías, artefactos y sanitarios de la terminal.

6.2. OBRAS DE AMPLIACIÓN DE TERMINAL

Adecuación y ampliación terminal de pasajeros.
Se contempla una remodelación y ampliación de la terminal de pasajeros, que aparte de solucionar gran parte de los problemas de procesamiento actuales, contribuirán al mayor confort del pasajero y a su facilitación.

Dicha ampliación se hará hacia el sector de estacionamiento vehicular, y esta nueva area, junto con las existentes, nos permitirán contar con los ambientes remodelados necesarios para el Terminal, los mismos que ahora no cuentan con las dimensiones, capacidad y servicios mínimos para este Aeropuerto.

6.3. OBRAS DE SEGURIDAD

En la situación proyectada, la oferta está orientada a disponer de un aeropuerto con caracteristicas técnicas adecuadas, mediante la rehabilitación de los pavimentos del sistema de pistas, para permitir la continuidad de las operaciones de aeronaves de tipo comercial.

El resumen de las características técnicas del sistema de pistas en la situación actual y proyectada se muestra a continuación:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS PAVIMENTOS DEL AEROPUERTO DE TACNA

DESCRIPCION	SITUACION ACTUAL	SITUACION PROYECTADA
PISTA DE ATERRIZAJE Y/O DESPEGUE		
Carpeta Asfáltica Nueva (cm)	-	7.5
Carpeta Asfáltica Existente (cm)	8	8
Base (cm.)	18	18
CALLES DE RODAJES (Existentes)		
Carpeta Asfáltica Nueva (cm.)	-	10
Carpeta Asfáltica Existente (cm.)	5	5
Base (cm.)	15	15
PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES		
Carpeta Asfáltica Nueva (cm.)	-	10
Losa de Concreto Existente (cm.)	20	20
Base Existente (cm.)	15	15

Adicionalmente, se efectuarán trabajos conexos tales como habilitación de márgenes laterales de pistas, zona de seguridad, área de extrema de seguridad de pista, conformación de franjas laterales de pistas, etc.

El proceso constructivo será en condiciones de pista operativa con horarios determinados de modo tal que el proceso constructivo de la pavimentación será dejando rampas o chaflanes en cada jornada de trabajo para la circulación de las aeronaves.

De no efectuar la rehabilitación de los pavimentos, estos colapsara y no ingresaría las aeronaves del tipo Airbus A-320, que actualmente opera.

Construcción o reemplazo del cerco perimétrico sobre el límite del predio

Deberá cerrarse el predio mediante alambrado del tipo olímpico con alambre de púa en la parte superior (cuando exista alambre de hilos, éste se reemplazará por la malla citada).

Construcción cerco operativo tipo olímpico
Se construirá con alambrado de tipo olímpico, separando la parte aeronáutica de la parte pública.

Camino perimetral de afirmado mejorado
Se construirá el camino en todo su perímetro.

Este tendrá 4.50 metros de ancho y cada 300 metros lineales se incluirán adicionalmente sobreanchos de maniobra para posibles volteos o cruces simultáneos de dos vehículos.

Asimismo, se debe complementar la intervención con la colocación de avisos de advertencia de actividades aeroportuarias en los linderos del aeropuerto, así como con la colocación de casetas de control en los lugares donde sean prioritariamente necesitadas

Correctivo de los servicios de saneamiento
Implica el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua y del sistema de desagüe del Terminal, así como su independización del Sistema de CORPAC

Servicios de comunicación y cableado estructurado
Habilitación de un sistema de comunicaciones y cableado estructurado, indispensables para el óptimo funcionamiento de los servicios del aeropuerto.

Independización de suministros
Implica la independización entre el suministro eléctrico de CORPAC SA, y del Concesionario, incluyendo sistema eléctrico y grupo electrógeno.

Otros
Ejecución de intervenciones que mejoren los servicios del sistema de extinción de incendios tanto del terminal, como del SEI

6.4. EQUIPAMIENTO DEL PERIODO INICIAL

Sistemas termodinámicos Auxiliares (Sistema HVAC)
Aire acondicionado tipo splits para salas de embarque

Transporte de equipaje y carga
Provisión de balanzas check in y fajas nuevas y/o reubicadas, tanto para equipaje de salida como de llegada de equipaje

Sistema contra incendios
Provisión de extintores de CO2, así como de polvo químico 10 kgr tipo ABC

AVSEC
Provisión de escaner para equipajes de bodega; para sala de embarque o llegada; pórtico detector de metales y detectores portátiles; radios de comunicación; ordenadores de filas; conos con cadenas; y barriers

SEI
Provisión de uniformes, y trajes estructurales y encapsulados completos para el personal; líquido espumígeno concentrado AFFF al 3 % y polvo químico tipo ABC;

baterías y equipos (de monitoreo de gases, de respiración autónoma, de manejo de sustancias peligrosas), kit de descontaminación de emergencia, y compresora portátil)

Información Aeroportuaria
Provisión de sistema de información de vuelos, perifoneo (PAS), y televisores a colores

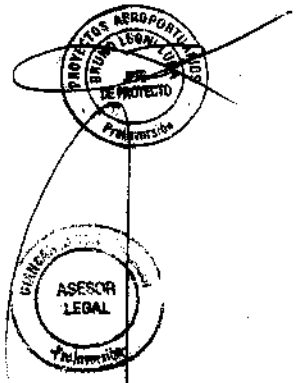
Sistema eléctrico
Provisión de torres de iluminación remolcables y UPS para respaldo de equipos críticos

Mobiliario aeroportuario
Provisión de counters, mostradores, pedestales, pizarras, ventiladores, coches portaequipajes, cestos y contenedores de basura, bancas, butacas, y mobiliario de oficina

Vehículos
Provisión de motocicleta, cuatrimotor, camioneta pick up, elevador eléctrico, y de autobomba (incluyendo equipo y herramientas), mas reparación de otra existente

Informática y comunicaciones
Provisión de computadoras personales y notebooks, estabilizadores de corriente, licencias, central telefónica mas teléfonos, fotocopiadoras, escaners, impresoras, proyector, cámara fotográfica y filmadora, marcador eléctrico para el personal, y sistema para cobro del TUUA

Equipo para operación y mantenimiento aeroportuario
Provisión de equipos de medición de fricción, antiderrames, contra peligro aviario, equipos de protección personal, analizador de redes, andamios, grupo electrógeno, desatorador, winche, motobomba y bomba sumergible, cortadora de pavimento, luces de emergencia (lado aire), motoguadaña, y herramientas en general.



Anexo 24 – Apéndice 1

Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo

Los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad de cada aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permitan aprovechar al máximo sus posibilidades. Debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión. Asimismo, definirá las capacidades necesarias en cuanto a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, junto con una indicación de las fases principales de construcción que resulten viables en términos materiales y económicos. El Plan Maestro de Desarrollo deberá permitir el desarrollo ordenado y racional de un aeropuerto, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo en una determinada zona del país.

Así mismo, ha de situarse en su propia perspectiva con relación a un plan equilibrado, regional o nacional, que abarque todas las modalidades de transporte (aéreo, terrestre y marítimo) y ha de proporcionar una base para la coordinación de los planes aeroportuarios con otras actividades de planificación locales, regionales o nacionales.
Por otra parte, el Plan Maestro de Desarrollo debe prever la protección del medio ambiente ante el emplazamiento y expansión de las instalaciones aeronáuticas, tratando de minimizar el impacto ecológico, así como evitar llegar a niveles inaceptables de ruido y de contaminación atmosférica, haciendo el mejor uso de los terrenos y del espacio aéreo los cuales son limitados en muchas zonas.

El contenido del Plan Maestro de Desarrollo deberá incluir como mínimo lo siguiente:

Capitulo 1- Requerimientos Generales:

Incluye los objetivos del Plan Maestro de Desarrollo, sus fases y elementos (requerimientos del aeropuerto, planos del aeropuerto y plan económico) y factibilidad del estudio.

Capitulo 2- Inventario

Incluye la recolección de todo tipo de datos de la región a la que servirá el aeropuerto. Esto incluye un inventario de las facilidades aeroportuarias existentes, planificaciones regionales que pudiesen afectar al Plan Maestro de Desarrollo, e información histórica concerniente a su desarrollo.

Capitulo 3- Pronósticos

Los pronósticos deben de servir para establecer la relación entre la demanda y la capacidad de las diferentes facilidades del aeropuerto, y se puede determinar los requerimientos aeroportuarios. Entre otros, los siguientes factores deben ser considerados al elaborar los pronósticos para el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto: demografía, PBI e ingreso per cápita disponible, actividad económica y posición de las industrias, tarifas aeroportuarias, factores geográficos, posición competitivas, factores sociológicos, factores políticos, datos del tráfico aeroportuario.

Capitulo 4- Análisis de Demanda/ Capacidad

El capítulo de análisis de demanda/ capacidad proveerá la información básica para la determinación de los requerimientos de facilidades y factibilidad económica. La capacidad y la relación demanda/ capacidad deben ser establecidas de acuerdo a las siguientes directivas: limitaciones de análisis demanda/ capacidad, requerimientos operacionales de aeronaves, análisis de capacidad, análisis costo/ beneficio y simulación en computadora.

Capitulo 5- Requerimiento de facilidades

Los requerimientos de facilidades son elaborados en base a la información obtenida en el análisis demanda/ capacidad y en base a las recomendaciones de las últimas versiones de las Circulares de Consulta de la FAA, el Manual de Planificación de Aeropuertos OACI, y/ o el Airport Development Reference Manual de IATA, los cuales proveen los criterios para el diseño de los componentes aeroportuarios.

Capitulo 6- Análisis Socio-Económico

El análisis socioeconómico debe de cuantificar con la mayor claridad posible los beneficios directos e indirectos que generará el proyecto de la construcción del Aeropuerto. El presente capítulo deberá de incluir los siguientes aspectos: descripción de la metodología a emplear, identificación y medición de los beneficios, identificación y cuantificación de los costos, resultados obtenidos- rentabilidad, análisis del impacto distributivo, evaluación financiera y conclusiones y recomendaciones.

Capitulo 7- Estudio de medio ambiente

Los factores ambientales deben de ser considerados cuidadosamente en la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario. Los estudios del impacto de la construcción y la operación del aeroportuario o la ampliación del mismo, bajo normas aceptadas del aire y la calidad de agua, niveles de ruido ambiental, procesos ecológicos, y valores naturales del medio ambiente, deben ser orientados de modo de determinar la mejor manera de elaborar los requerimientos del aeropuerto. Para efecto del proceso de elaboración del referido Plan y en relación a lo señalado en este capitulo se deberá obtener la opinión previa de la DGASA.

Capitulo 8- Plan de configuración del aeropuerto

Por definición, el plan de configuración de un aeropuerto es una representación gráfica, a escala, de las facilidades aeroportuarias existentes y propuestas, la ubicación del aeropuerto y la información pertinente sobre espaciamientos y dimensiones requeridas que deben ser estudiadas, para mostrar conformidad con las normas y recomendaciones en uso. Con la finalidad de poder adjuntar los planos al formato requerido por la autoridad aérea, los mismos deberán tener el ancho de un papel formato A4, sin importar las medidas del largo.

Capitulo 9- Plan de uso de la tierra

Incluye un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante

Capitulo 10- Plan de área de terminal

El plan del área terminal y los planes de los componentes dentro de esta área terminal serán elaborados sobre la base de los análisis demanda/ capacidad, de las configuraciones del aeródromo, y de los criterios de uso de la tierra establecidos en los planes de configuración del aeropuerto. En efecto, la configuración del aeródromo y la configuración del área de terminal deberán acomodarse juntos.

Capitulo 11- Planes de acceso aeroportuario

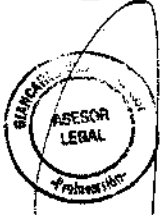
Este elemento del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario debe indicar las rutas propuestas de acceso al y del aeropuerto, de y hacia los distritos comerciales centrales y puntos de conexión con arterias y vías de transporte terrestre, existentes o planeadas.

Capitulo 12- Programación y estimación de costos de las instalaciones

Los programas y la estimación de costos de las instalaciones en el Plan Maestro de Desarrollo, deben ser elaborados en base a los pronósticos de demanda de servicios aéreos a corto, mediano y largo plazo (aproximadamente 5, 10 y 20 años.) Estos establecen las bases para el Plan Maestro Económico.

Capitulo 13- Factibilidad económica y financiamiento

La factibilidad técnica y económica de las consideraciones del Plan Maestro de Desarrollo deben ser analizadas a lo largo de la elaboración del plan, se debe probar la factibilidad de los diferentes conceptos aeroportuarios antes de adoptar el plan del aeródromo, área de terminal y de acceso. En cada caso, deben de hacerse estimaciones preliminares de la inversión de capital, ingresos anticipados y la capacidad de los usuarios de pagar los costos atribuibles a mejoras propuestas



Anexo 24 – Apéndice 2

Lineamientos para el reconocimiento de las Obras del Periodo Remanente

Las Obras del Periodo Remanente que serán reconocidas por el CONCEDENTE para efectos de su repago a través de los mecanismos establecidos en el Anexo 16 del presente contrato serán todas aquellas que cumplan con uno o más de los siguientes criterios:

1. Obras de Lado Aire

   1.1. Aquellas destinadas a optimizar la eficiencia de las operaciones aéreas.

   1.2. Aquellas que contribuyan a mejorar la seguridad operacional del aeropuerto conforme a la normativa vigente que rige sobre el tema.

   1.3. Obras de seguridad relacionadas a prevenir los actos de interferencia ilícita en los aeropuertos

2. Obras de Terminal y Lado Tierra

   2.1. Obras de edificación de nuevas terminales de pasajeros y obras de ampliación de terminales de pasajeros que contribuyan a mejorar la calidad y niveles de servicio brindado a los pasajeros, acompañantes, empresas de transporte aéreo, concesionarios, entre otros usuarios, acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el presente contrato.

   Incluyen la edificación de veredas y/o dársenas en el frontis de la terminal, obras para mejorar la iluminiación exterior de la terminal, drenajes, obras de agua potable y desague, ducterías eléctricas, obras de revestimiento de los cielos razos, mejoramiento de los pisos del interior del aeropuerto, ductería para sistemas de ventilación, ductos para sistemas de comunicaciones y transmisión de datos, obras de mejoramiento de servicios higiénicos, obras para brindar acceso a los discapacitados, obras requeridas para la instalación de equipamiento requerido, entre otras destinadas a mejorar la terminal de pasajeros.

   2.2. Obras de mejoramiento del ingreso al aeropuerto. Incluye obras en las vías de acceso al aeropuerto, pórtico de ingreso y garitas de control, muros perimentricos, edificación de postes de luz, obras de agua potable y desague, drenajes, ducterías eléctricas, ductos para sistemas de comunicaciones y transmisión de datos, entre otras destinadas a mejorar la infraestructura del ingreso al aeropuerto.

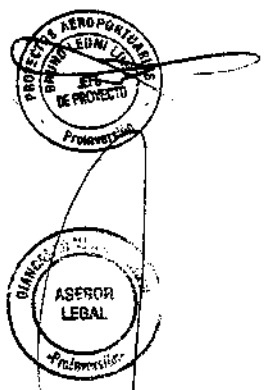
   2.3. Obras de mejoramiento de la playa de estacionamiento. Incluye obras de rehabilitación de los paviementos, pintado de señalética, edificación de postes de luz, obras de agua potable y desague, drenajes, ducterías eléctricas, edificación de cercos para áreas restringidas, entre otras destinadas a mejorar la infraestructura del estacionamiento vehicular.

   2.4. Obras de seguridad relacionadas a prevenir los actos de interferencia ilícita en los aeropuertos

3. Equipamiento: Adquisición del equipamiento necesario que el CONCESIONARIO deberá adquirir para la Concesión, de manera que pueda girantizar la segura y eficiente operación de los Aeropuertos. El Equipamiento deberá estar contenido en el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente. Incluye máquinas emisoras de tickets de parqueo vehicular, adquisición de carritos porta equipaje, fajas trasportadoras y carruseles de equipaje, balanzas electrónicas, ascensores, sistema de circuito cerrado de T.V., máquinas de Rayos X, arcos detectores de metales, máquinas detectoras de explosivos, sistema de presentación de información de vuelos, sistema de perifoneo, pantallas para el sitema CUTE, puentes de embarque, vehículos contra incendio, vehículos destinados a la inspección del Lado Aire, vehículo de medición de regurosidad de pavimentos, sistema contra incendios en la terminal de pasajeros, bombas hidro neumáticas, sistema de puertas de emergencia y dispositivos asociados, grupos electrógenos, paneles eléctricos y dispositivos asociados, equipos de cómputo, equipos de comunicación y transmisión de datos, counters, bancas, tachos de basura y otro mobiliario interno destinado al uso de los pasajeros y acompañantes.

4. Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire, que se encuentran previstas en el Programa de Rehabilitación y de Mejoramiento. Incluye obras en los pavimentos y sus respectivas franjas y áreas de seguridad que forman parte de la infraestructura aeroportuaria. Tiene como objetivo restaurar los niveles y cualidades establecidos en el Anexo 14 de la OACI y las disposiciones que pudiera dictar al respecto la DGAC.

5. Otras Obras requeridas para cumplir con las obligaciones socio ambientales establecidas en el presente contrato.



Anexo 25

Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Obras Nuevas, Actividades de Mantenimiento Periódico, Consultorías y Equipamiento

A. DISPOSICIONES GENERALES

A.1 Los contratos de construcciones de Obra y Obras Nuevas, los de adquisición de bienes y suministros, así como los de servicios de consultoría deberán ser celebrados por el Concesionario de modo tal que se asegure el cumplimiento de los objetivos de seguridad y servicio que persigue la Concesión.

A.2 El Concesionario deberá efectuar las inversiones obligatorias establecidas en el Anexo 23 y su respectivo apéndice del presente Contrato, así como las obras establecidas en los Planes Maestros de Desarrollo, Planes de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y Planes de Rehabilitación y Mejoramiento aprobados por el Concedente.

A.3 Las inversiones realizadas por parte del CONCESIONARIO generarán un derecho de cobro al CONCEDENTE, cuyo mecanismo se encuentra establecido en el Anexo 16 del presente contrato.

A.4 Para la contratación de cada Obra, Obra Nueva, servicio o adquisición de bienes y/o suministros, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos a ser establecidos en el presente anexo, dependiendo del periodo de ejecución, monto del presupuesto aprobado para dicha Obra u Obra Nueva, adquisición del bien, o contratación del servicio.

A.5 OSITRAN deberá verificar el procedimiento seguido por el CONCESIONARIO en las contrataciones, a fin de que se cumpla con los requerimientos establecidos en el presente Anexo.

A.6 Los retrasos en la ejecución de las Obras, Obras Nuevas y entregas de bienes o servicios ocasionadas por razones debidamente justificadas que no sean responsabilidad del CONCESIONARIO, podrán acreditarse para la solicitud de ampliaciones de plazo para la ejecución de la Obras y Obras Nuevas correspondientes, sin penalidad para el cumplimiento de las metas de gestión correspondientes.

B. OBRAS OBLIGATORIAS

Las Obras Obligatorias que se ejecuten en el Período Inicial se detallan en el Anexo 23 del presente Contrato. Estas podrán ejecutarse directamente por el CONCESIONARIO, sus accionistas o por empresas vinculadas a estos, durante los primeros tres (3) años de la Concesión, de acuerdo al plan y cronograma de inversiones incluido en su Propuesta Técnica (Anexo 15).

Estas obras se dividen en:

- Obras de Rápido Impacto
- Obras de Seguridad
- Obras de Ampliación y Remodelación de Terminales
- Equipamiento del Período Inicial

B.1 Ejecución de Obras de Rápido Impacto

El CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN con copia al CONCEDENTE, los EDI de las Obras de Rápido Impacto de los Aeropuertos conforme al siguiente cuadro:

Tipo de obra	Plazo
Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros.	A más tardar sesenta (60) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.
Remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico.	A más tardar noventa (90) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.
Remodelación interna de las terminales.	A más tardar ciento veinte (120) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.

Los EDI deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El OSITRAN y el CONCEDENTE se pronunciaran conforme a lo establecido en el Numeral 8.2.1.3 de la Cláusula Octava.

B.2. Ejecución de Obras de Seguridad

El CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN con copia al CONCEDENTE, los EDI de las de las Obras de Seguridad referidas en el Anexo 23 de los Aeropuertos conforme al siguiente cuadro:

Tipo de obra	Plazo
Culminación de cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia	A más tardar ciento cincuenta (150) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.
Construcción de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios	A más tardar ciento ochenta (180) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.
Obras de Rehabilitación de Pavimentos	A más tardar doscientos diez (210) Días Calendarios contados a partir de la Fecha de Cierre.

Los EDI deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El OSITRAN y el CONCEDENTE se pronunciaran conforme a lo establecido en el Numeral 8.2.1.3 de la Cláusula Octava.

B.3. Ejecución de ampliación y remodelación de la terminal

Dentro de los primeros nueve (9) meses calculados a partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN un EDI de las obras de ampliación y remodelación de la terminal a ejecutar en los Aeropuertos.

Los EDI deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 25.

B.4. **Equipamiento del Período Inicial**

Dentro de los primeros noventa (90) Días Calendario calculados a partir de la Fecha de Cierre, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN los expedientes técnicos del Equipamiento del Periodo Inicial de los Aeropuertos.

Los expedientes técnicos deberán contener como mínimo las fichas descriptivas del equipamiento, especificaciones técnicas, cotizaciones, presupuestos e información del fabricante.

C. OBRAS DEL PERIODO REMANENTE

Las Obras del Período Remanente, serán ejecutadas por empresas constructoras elegidas por el CONCESIONARIO mediante procesos de selección realizados conforme lo establecido en el Numeral G.2 del Literal G del presente Anexo. En dichos procesos de selección, no podrán participar como postores el CONCESIONARIO, los accionistas del CONCESIONARIO ni sus Empresas Vinculadas.

Estas obras se dividen en:

C.1 PROGRAMA GENERAL DE INVERSIONES DEL PLAN MAESTRO DETALLADO DE DESARROLLO

El Concesionario deberá elaborar, directamente o a través de terceros, los EDI de las Obras correspondientes al Plan Maestro de Desarrollo, los mismos que deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El OSITRAN, dentro de los treinta (30) Días posteriores a la recepción de cada EDI notificará por escrito al CONCESIONARIO autorizando la ejecución de las Obras que:

- Respeten la concepción original del Plan Maestro de Desarrollo, y,
- Tengan presupuestos totales que reflejen razonablemente costos de mercado

Aprobado el EDI, el CONCESIONARIO procederá a la contratación de la Obra bajo el procedimiento establecido en el Numeral G.2 del Literal G del presente anexo.

El OSITRAN podrá observar los EDI por incumplimiento de algunas de las condiciones indicadas anteriormente. En caso de observación por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Los EDI observados podrán ser reformulados y presentados nuevamente, por única vez, siguiendo trámite similar al de la presentación original. De ser observados por el mismo motivo, podrán ser ejecutados por el Concesionario pero con financiamiento propio.

En el caso de EDI observados por razones vinculadas a los costos de ejecución, el CONCESIONARIO podrá optar por cualquiera de las dos alternativas siguientes:

- Ejecutar las obras aceptando el presupuesto total máximo planteado por el OSITRAN; ó
- Insistir en su planteamiento de costos, debiendo en este caso el OSITRAN y el CONCESIONARIO recurrir a la dirimencia de controversias a que se refiere el Literal F del presente Anexo

C.2. PROGRAMA GENERAL DE INVERSIONES DEL PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO

El CONCESIONARIO ejecutará las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire de los Aeropuertos que así lo requieran, en la forma y oportunidad que sea establecido en el Programa de Rehabilitaciones.

El CONCESIONARIO deberá elaborar, directamente o a través de terceros, los EDI de las Obras correspondientes al Programa de Rehabilitaciones y Mejoramiento, los mismos que deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 25.

El OSITRAN, dentro de los treinta (30) Días posteriores a la recepción de cada EDI notificará por escrito al CONCESIONARIO autorizando la ejecución de las Obras que:

- Respeten la concepción original del Programa de Rehabilitaciones, y,
- Tengan presupuestos totales que reflejen razonablemente costos de mercado

Aprobado el EDI, el CONCESIONARIO procederá a la contratación de la Obra bajo el procedimiento establecido en el Numeral G.2 del Literal G del presente Anexo.

El OSITRAN podrá observar los EDI por incumplimiento de algunas de las condiciones indicadas anteriormente. En caso de observación por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Los EDI observados podrán ser reformulados y presentados nuevamente, por única vez, siguiendo trámite similar al de la presentación original. De ser observados por el mismo motivo, podrán ser ejecutados por el CONCESIONARIO pero con financiamiento propio.

En el caso de EDI observados por razones vinculadas a los costos de ejecución, el CONCESIONARIO podrá optar por cualquiera de las dos alternativas siguientes:

- Ejecutar las obras aceptando el presupuesto total máximo planteado por el OSITRAN; ó
- Insistir en su planteamiento de costos, debiendo en este caso el OSITRAN y el CONCESIONARO recurrir a las dirimencias de controversias a que se refiere el Literal F del presente anexo.

D. TRATAMIENTO DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA Y AUTORIZACIONES REQUERIDAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En el caso que las obras establecidas en los literales B y C del presente anexo, constituyan Proyectos de Inversión Pública (así definido en el Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública) los EDI deberán adaptarse a los requisitos establecidos en las normas vigentes sobre la materia, y antes de la ejecución de cada obra, se deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeropuertos, requerirá la autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil y por lo tanto los EDI deberán adaptarse a los requisitos establecidos en dicho Reglamento y antes de la ejecución de cada obra deberá contar con la aprobación de la mencionada entidad. Las normas citadas en el presente párrafo incluyen también sus normas modificatorias.

En ambos casos, los EDI aprobados deberán ser remitidos al Supervisor de Obra antes de proceder a la contratación de las obras. No se requerirá la aprobación de los EDI por el Supervisor de Obra ni aplicará lo establecido en el Literal F del presente anexo respecto a la dirimencia de controversias.

E. LABORES DE OSITRAN

OSITRAN tendrá las siguientes facultades y atribuciones relacionadas con la ejecución de Obras Obligatorias, Obras Nuevas y las Obras del Periodo Remanente:

- Verificar que las obras se ejecuten observando reconocidos criterios técnicos y respetando en lo esencial las especificaciones técnicas y del diseño. Para ello, podrá efectuar visitas de auditoria técnica directamente y/o a través de terceros debidamente acreditados
- Aprobar las valorizaciones mensuales de obra presentadas por el Concesionario tramitando su pago ante las entidades correspondientes
- Solicitar al Concesionario informes con periodicidad trimestral relacionados con el avance y proyección de las inversiones
- Solicitar informes al Concesionario cuando sobrevenga cualquier circunstancia que impida o ponga en peligro la ejecución de alguna de las obras, notificando al Concedente y al OSITRAN
- Llevar un registro documentado de los gastos por conceptos de bienes y servicios

F. DIRIMENCIA DE CONTROVERSIAS

En caso que el CONCESIONARIO considerase que los pronunciamientos de OSITRAN, sobre los costos que hubiere presentado con relación a determinados proyectos, no estuvieran debidamente fundamentadas o discrepase de los criterios que los fundamentan dichos pronunciamientos, podrá presentar el recurso de reconsideración correspondiente, fundamentando su impugnación en todos los medios probatorios contemplados en la Ley del Procedimiento Administrativo General, incluyendo el peritaje.

La evaluación de los costos de los proyectos por parte de OSITRAN, se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación respectiva. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de costos correspondiente a la ejecución de los proyectos, deberá solicitarla, hasta en una sola oportunidad, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez, el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los costos de los proyectos no han sido aprobados.

G. MECANISMOS DE CONTRATACIÓN PARA LA EJECUCION DE OBRAS,

G.1 Para la Ejecución de Obras Obligatorias y Obras Nuevas del Periodo Inicial

La ejecución de las Obras Obligatorias y Obras Nuevas del Periodo Inicial podrá realizarlas directamente el CONCESIONARIO, cualquiera de sus empresas accionistas o de empresas vinculadas a estas. Para este fin, deberá elaborar los Términos de Referencia que deberán informar sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Deberán incluir como mínimo:

- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Presupuesto

El contrato de obra a ser suscrito con el constructor seleccionado deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán que asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente

emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos.

Luego de la contratación el OSITRAN deberá recibir un informe detallado, con el visto bueno del Gerente General del CONCESIONARIO, indicando las actividades a ser desarrolladas por el contratista seleccionado.

G.2 Para la ejecucion de las Obras del Periodo Remanente y Obras Nuevas a ejecutarse en el Período Remanente

a) Consideraciones generales

Las normas que se detallan a continuación tienen por objeto definir los mecanismos de contratación de las Obras del Período Remanante y Obras Nuevas que el CONCESIONARIO deberá ejecutar durante el Período Remanente.

La adjudicación de los contratos de obra deberá seguir criterios objetivos y transparentes. Asimismo, los procesos de adjudicación deberán obedecer a una competencia leal, con igualdad de oportunidades para todos los postores, a fin de garantizar la identificación de la oferta más favorable y el mejor uso de los recursos.

Los plazos fijados para la elaboración de las Bases, Términos de Referencia presentación de ofertas tienen que ser lo suficientemente amplios para que los postores puedan tomar en cuenta las condiciones particulares en el cual se desarrollarán las obras, su magnitud y complejidad.

En el caso que no se cumplan las reglas y procedimientos establecidos en el contrato, OSITRAN podrá suspender u observar un proceso de contratación.

b) Criterios para la clasificación de las obras e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de contratación serán: a) Licitación Pública Internacional, b) Licitación Pública Nacional, c) Proceso de Solicitud de Propuestas y d) Adjudicación Directa; y serán aplicados dependiendo del monto del presupuesto aprobado en los expedientes técnicos de cada obra.

Mecanismo	Presupuesto (incluido impuestos)
Licitación Pública Internacional	De US$3'000,001 a más
Licitación Pública Nacional	De US$350,001 a US$3'000,000
Proceso de Solicitud de Propuestas	De US$50,001 a US$350,000
Adjudicación Directa	Hasta US$50,000

c) Licitación Pública Internacional

Comité del Concurso

El Comité del Concurso será el responsable de elaboración y aprobación de las Bases, la conducción de la Licitación, la calificación de los postores, la evaluación de las ofertas que se presenten y la adjudicación de la Buena Pro.

Para efectos de la evaluación de las ofertas, el Comité del Concurso podrá convocar la

participación de especialistas en la materia.

Los actos públicos de la Licitación deberán ser presididos y llevados a cabo por cualquiera de los miembros del Comité del Concurso.

Para el caso de Licitaciones Públicas Internacionales, el Comité del Concurso deberá estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO, un representante del Asesor Aeroportuario (en caso la Licitación se lleve a cabo durante los años 4 y 5 de la concesión) y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de las Bases

Las Bases deberán informar a los postores sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Las Bases se deberán elaborar de forma tal que se garantice una competencia leal y transparente, con igualdad de oportunidades para todos los postores. Los postores deberán ser informados también sobre los criterios de calificación y los criterios para la evaluación de sus ofertas.

Las Bases deberán incluir como mínimo:

- Información general sobre la obra a realizar y los servicios requeridos
- Información sobre la ejecución de la Licitación
- Carta modelo de presentación de ofertas (especificando el tipo de moneda)
- Proyecto de contrato de obra
- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Monto máximo del presupuesto

El proyecto de contrato de obra deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán que asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos. El CONCESIONARIO deberá garantizar el acceso de los postores a todos los estudios existentes.

Aprobación de las Bases

Las Bases de la Licitación deberán ser aprobadas por el Comité del Concurso y visadas por el Gerente General del CONCESIONARIO. Las Bases deberán velar por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Que las especificaciones técnicas de la obra y los plazos de entrega establecidos correspondan a lo requerido en el Contrato de Concesión y en el Plan Maestro de Desarrollo aprobado por la DGAC
- Que las Bases cumplan con el requisito de neutralidad y no limiten el concepto de libre competencia
- Que la conducción de la Licitación se encuentre conforme con los lineamientos establecidos en el presente anexo

Convocatoria

La publicación de la convocatoria tendrá como objetivo informar a todos los postores potencialmente interesados, sobre la realización de la Licitación y las posibilidades de participar en la misma. El aviso de convocatoria deberá incluir la fecha de presentación de ofertas. El lugar y hora podrá ser comunicado posteriormente mediante por el Comité del

Concurso.

El aviso de convocatoria deberá ser publicado por lo menos dos veces en el Diario Oficial El Peruano, en un medio de circulación nacional y en un medio de circulación internacional.

El plazo desde la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 45 días.

Las Bases deberán ser publicadas en la página web del CONCESIONARIO a partir de la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria.

Presentación de sobres y calificación de los postores

Los postores deberán presentar los documentación de calificación y la oferta respectiva al mismo tiempo, pero en dos sobres separados, en el lugar, fecha y hora establecidos por el Comité del Concurso.

Ambos documentos deberán ser presentados en sobres cerrados. El acto deberá ser público. En este primer acto sólo se abrirán los sobres con la documentación de calificación y se comprobará si la información contenida en los mismos está completa, si contiene las garantías de seriedad y si los criterios de calificación establecidos en las Bases han sido cumplidos.

El Comité del Concurso deberá posteriormente elaborar un informe de evaluación, detallando sobre los resultados del proceso de calificación.

Apertura y evaluación de ofertas

En un segundo acto público, solo se abrirán las ofertas de aquellos postores que cumplieron los criterios de calificación.

Después de la apertura de las ofertas se examinara si éstas están completas, si se ajustan a lo establecido en Bases y si las garantías presentadas por el postor coinciden con las solicitadas en las Bases.

Una oferta se podrá rechazar en principio cuando:

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas
- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

La evaluación de las ofertas se efectuará de forma cuantitativa. Se adjudicara la Buena Pro a la oferta que presente el precio más bajo.

Después de la adjudicación de la Buena Pro, el Comité del Concurso deberá informar a los demás postores que su oferta no ha sido exitosa.

Una vez terminada la Licitación, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado del Comité del Concurso, con el visto bueno de las los integrantes del mismo, sobre la evaluación y comparación de las ofertas y la Adjudicación de la Buena Pro.

Anulación de la Licitación

El Comité del Concurso podrá anular una Licitación cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en las Bases, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación de la Licitación se requerirá comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación de la Licitación, se podrá realizar una nueva Licitación bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

d) Licitación Pública Nacional

Comité del Concurso

El Comité del Concurso tendrá las mismas obligaciones indicadas para la Licitación Pública Internacional. Deberá también estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO, un representante del Asesor Aeroportuario (en caso la licitación se lleve a cabo durante los años 4 y 5 de la concesión) y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de las Bases

Se deberá seguir las mismas indicaciones para la elaboración y aprobación de las Bases de la Licitación Pública Internacional.

Convocatoria

Se deberán cumplir con los mismos requisitos de contenido indicados para la Licitación Pública Internacional; sin embargo, el aviso de convocatoria deberá ser publicado por lo menos dos veces únicamente en el Diario Oficial El Peruano y en un medio de circulación nacional. El plazo desde la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 30 días.

Las Bases deberán ser publicadas también en la página web del CONCESIONARIO a partir de la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria.

Calificación de los postores, apertura y evaluación de ofertas

Se deberá seguir las mismas especificaciones e indicaciones establecidas para la Licitación Pública Internacional.

Anulación de la licitación

El Comité del Concurso podrá anular una Licitación cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en las Bases, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación de la Licitación se requerirá comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación de la Licitación, se podrá realizar una nueva Licitación bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

e) Proceso de Solicitud de Propuestas

Comité del Concurso

El Comité del Concurso será el responsable de elaboración y aprobación de los Términos de Referencia, la conducción del proceso, la evaluación de ofertas y la adjudicación de la Buena Pro.

Para efectos de la evaluación de las ofertas, el Comité del Concurso podrá convocar la participación de especialistas en la materia. Los actos públicos del proceso deberán ser presididos y llevados a cabo por cualquiera de sus miembros.

Para el caso del Proceso de Solicitud de Propuestas, el Comité del Concurso deberá estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de los Términos de Referencia

Los Términos de Referencia deberán informar a los postores sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Deberán incluir también los criterios de evaluación de las ofertas.

Los Términos de Referencia deberán incluir como mínimo:

- Información general sobre la obra a realizar y los servicios requeridos
- Carta modelo de presentación de ofertas (especificando el tipo de moneda a ser utilizado)
- Contrato de obra
- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Monto máximo del presupuesto

El Contrato deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán qua asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos. El CONCESIONARIO deberá garantizar el acceso de los postores a todos los estudios existentes.

Aprobación de los Términos de Referencia

Los Términos de Referencia deberán ser aprobados por el Comité del Concurso y visados por el Gerente General del CONCESIONARIO. Los Términos de Referencia deberán velar por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Que las especificaciones técnicas de la obra y los plazos de entregado establecidos correspondan a lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Plan Maestro de Desarrollo aprobado por la DGAC
- Que los Términos de Referencia cumplan con el requisito de neutralidad y no limiten el concepto de libre competencia
- Que la conducción del Proceso de Solicitud de Propuestas se encuentre conforme con los lineamientos establecidos en el presente anexo

Elaboración de Lista Corta

El Comité del Concurso deberá identificar y aprobar una lista de preselección (lista corta) de empresas, que permita contar con un mínimo de tres propuestas. Se debe incluir preferentemente a empresas competitivas internacionales y locales, procurando equidad entre los mismos. Se recomienda que en el proceso de preselección se aplique el sistema de rotación de los empresas.

La Lista Corta deberá ser visada por el Gerente General del CONCESIONARIO.

Envío de cartas de invitación

El Comité del Concurso deberá aprobar y remitir a cada empresa de la Lista Corta una carta de invitación al Proceso de Selección de Propuestas, adjuntando los Términos de Referencia.

La carta de invitación deberá incluir la fecha de presentación de ofertas. El lugar y hora podrá ser comunicado posteriormente mediante documento escrito por el Comité del Concurso.

El plazo desde la fecha de envio de la invitación hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 15 días.

Recepción de Propuestas

Los postores deberán presentar sus ofertas en el lugar, fecha y hora establecidos por el Comité del Concurso, en un sobre cerrado. El acto deberá ser público.

En este acto se abrirán los sobres con las propuestas y se comprobará si la información contenida en los mismos se ajusta a lo establecido en Bases y si las garantías presentadas por el postor coinciden con las solicitadas en las Bases.

Una oferta podrá ser rechazada en principio cuando:

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas
- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

Las ofertas que no fueron rechazadas serán evaluadas por el Comité del Concurso. La evaluación se efectuará de forma cuantitativa. Se adjudicara la Buena Pro a la oferta que presente el precio más bajo.

Después de la adjudicación de la Buena Pro, el Comité del Concurso deberá informar a los demás postores que su oferta no ha sido exitosa.

Una vez terminado el Proceso, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado del Comité del Concurso, con el visto bueno de las los integrantes del Comité del Concurso, sobre la evaluación y comparación de las ofertas y la Adjudicación de la Buena Pro.

Anulación del proceso

El Comité del Concurso podrá anular un Proceso de Solicitud de Propuestas cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en los Términos de Referencia, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación del proceso se requiere comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación del proceso, se podrá realizar uno nuevo bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

f) Adjudicación Directa

La selección de la empresa constructora estará a cargo exclusivamente del CONCESIONARIO. Para este fin, deberá elaborar los Términos de Referencia que deberán informar sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Deberán incluir como mínimo:

- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Presupuesto

El contrato de obra a ser suscrito con la empresa constructora seleccionada deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán qua asumir. Ello se aplicara especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos.

Luego de la adjudicación, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado, con el visto bueno del Gerente General del CONCESIONARIO, indicando las actividades a ser desarrolladas por la empresa seleccionada y los criterios tomados en cuenta para su selección.

El proceso de Adjudicación Directa podrá ser también utilizado en el caso en que se amplié un contrato ya existente o una licitación o proceso haya sido cancelado por segunda vez. También podrá ser utilizado cuando una nueva licitación o proceso no prometa traer resultados adecuados por razones especiales (por ejemplo, en el caso de repuestos originales) o porque la ejecución de la obra sea tan urgente que no será posible realizar una licitación o proceso; en estos casos se deberá contar con la autorización previa del OSITRAN.

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas
- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

H. MECANISMOS DE CONTRATACIÓN PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES Y SUMINISTRO

a) Consideraciones Generales

Para la contratación de bienes y de suministros, será de aplicación los procedimientos establecidos para la contratación de ejecución de Obras, detallados en el Numeral G.2 del Literal G del presente anexo, en lo que sea aplicable.

b) Criterios de calificación para la Adquisición de Bienes y Suministros e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de para la contratación y adquisición de bienes y suministros, es el siguiente:

Mecanismos	Presupuesto (incluido impuesto)
Licitación Pública Internacional	De US$ 1' 000,000.01 a más
Licitación Pública Nacional	De US$ 250,001 a US$ 1,000,000.00
Procesos de Solicitud de Propuestas	De US$ 50,001 a US$ 250,000
Adjudicación Directa	Hasta US$ 50,000

I. Mecanismos de Contratación de Servicios y Consultoría

a) Consideraciones Generales

Para la contratación de servicios y consultorías, tales como prestaciones de empresas de servicios, compañías de seguros y del personal contratado directamente por locación de servicios, así como: investigaciones, proyectos, estudios, diseños, u otros similares, será de aplicación el mecanismo de contratación de obras detallado en el Numeral G.2 del Literal G del presente anexo, en cuanto sea aplicable.

b) Criterios de calificación de los servicios y consultoría e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de contratación en el caso de la contratación de servicios y consultoría se sujetarán a los montos siguientes:

Mecanismos	Presupuesto (incluido Impuesto)
Concurso Público Internacional	De S$ 1,000,001 a más
Concurso Público Nacional	De US$ 250,001 a US$ 1,000,000
Procesos de Solicitud de Propuestas	De US$ 50,001. a US$ 250,000
Adjudicación Directa	Hasta US$ 50,000.00

Anexo 25 - Apéndice 1
Lineamientos Mínimos para la Elaboración de los EDI

Contenido de un expediente técnico:

1. Resumen Ejecutivo
2. Levantamiento topográfico.
3. Memorias Descriptivas
   - Memoria Descriptiva General
   - Memoria Descriptiva de Arquitectura
   - Memoria Descriptiva de Estructuras
   - Memoria Descriptiva de Instalaciones Eléctricas
   - Memoria Descriptiva de Instalaciones Sanitarias

4. Especificaciones Técnicas
   - Especificaciones Técnicas Arquitectura
   - Especificaciones Técnicas Estructuras
   - Especificaciones Técnicas Instalaciones Eléctricas
   - Especificaciones Técnicas Instalaciones Sanitarias

5. Planos de Ejecución de Obras
   - Planos de Arquitectura
   - Planos de Estructuras
   - Planos de Instalaciones Eléctricos
   - Planos de Instalaciones Sanitarias

6. Metrados
7. Presupuestos
8. Valores Referenciales
9. Análisis de Precios Unitarios
10. Calendario de avance de obra
11. Cronograma valorizado
12. Formulas Polinómicas
    - Formulas Polinómicas de Arquitectura
    - Formulas Polinómicas de Estructuras
    - Formulas Polinómicas de Instalaciones Eléctricas
    - Formulas Polinómicas de Instalaciones Sanitarias

13. Estudio de Impacto Urbanístico
14. Estudio de Impacto Ambiental
15. Estudio de Mecánica de Suelos
16. Bases de Licitación

Anexo 26
Modelo de Declaración del Acreedor Permitido

Lima, de de 200

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos s/n
Lima 1, Lima – Perú
Presente.-

Acreedor Permitido: .....

Referencia: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

De acuerdo con lo previsto en la Cláusula 10.4.5 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

a) Que no nos encontramos sujetos a impedimentos ni restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, administrativa, legislativa u otra), para asumir y cumplir con el compromiso de financiar a _____ (CONCESIONARIO) hasta por el monto de _____, a efectos de que este esté en óptimas condiciones para cumplir con las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato de Concesión _____.

b) Por medio de la presente confirmamos que nuestros órganos internos competentes han aprobado una línea de crédito hasta por el monto de _____, a favor de _____ (CONCESIONARIO), la misma que está destinada a cumplir las obligaciones derivadas del Contrato de de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

c) Que cumplimos con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, así como todos aquellos exigidos por las Normas legales aplicables, para clasificar como Acreedor Permitido, de conformidad con los términos que el Contrato de Concesión asigna a esta definición.

Atentamente,

Firma : .....

Nombre: .....
Representante del Acreedor Permitido

Entidad: .....
Acreedor Permitido

Anexo 27
Principales Actividades a Cargo del Asesor Aeroportuario

I) Ingeniería

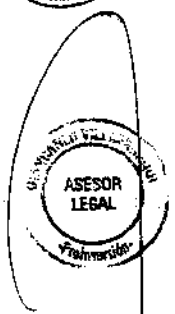
a. Supervisión de los proyectos de ejecución y actividades del período inicial. El Asesor Aeroportuario revisará los proyectos constructivos de las obras de obligado cumplimiento establecidos por contrato para el período inicial, y dará asistencia técnica durante la ejecución de los mismos, prestando especial atención a:

- Plazos de ejecución y caminos críticos de obras y actividades
- Interferencias con la operatividad normal del aeropuerto
- Detección y evaluación de no conformidades durante las obras
- Asistencia técnica en modificación o ampliación de los proyectos
- Supervisión de la documentación técnica de obra
- Apoyo y soporte con personal técnico durante el arranque de la concesión y la coordinación de actividades de CORPAC

b. Dirección y Supervisión para la Elaboración de los Planes Maestros: El Asesor Aeroportuario dirigirá y supervisará la elaboración de los Planes Maestros, hasta su etapa de aprobación, que el concesionario deberá presentar dentro del plazo establecido para ello en el contrato. Los Planes Maestros deberán ser elaborados de acuerdo a los lineamientos, procedimientos y criterios de aprobación establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Perú.

Para esta tarea deberán acometerse las siguientes actividades:

- Revisión y actualización de las proyecciones de tráfico para cada aeropuerto
- Revisión de los estudios disponibles realizados anteriormente (planes maestros conceptuales, plan de inversión de la concesión, etc.)
- Apoyo en el establecimiento de objetivos de cumplimiento con normas y métodos recomendados internacionalmente. Soporte en la gestión de notificaciones a la OACI de los no cumplimientos sobre los mismos
- Asistencia técnica en la zonificación de áreas de actividad aeroportuaria, vías de servicio y accesos al aeropuerto
- Evaluación y elaboración de alternativas técnicas para solucionar posibles déficit de infraestructuras, congestiones y fallas de seguridad en el aeropuerto
- Gestión e intermediación con la DGAC para la elaboración y publicación de planos de obstáculos y servidumbres aeronáuticas
- Asistencia técnica en la elaboración y representación del estado final de los aeropuertos mediante planos de los diversos aeropuertos
- Apoyo en la gestión con los entes y autoridades locales de futuras adquisiciones de terrenos, protección de servidumbres aeronáuticas y coordinación de otras actividades



- Asistencia técnica en las evaluaciones preliminares de impacto ambiental para las obras de Plan Maestro de cada aeropuerto.

Además el asesor deberá facilitar y prestar soporte técnico para las pertinentes actualizaciones del Plan Maestro de Desarrollo que se pudieran presentar durante el período del contrato.

c. Supervisión de los estudios y actuaciones de Gestión Ambiental: El Asesor Aeroportuario revisará y emitirá opinión sobre los resultados de la Auditoria Ambiental y el Plan de Mitigación que el CONCESIONARIO deberá realizar durante los primeros años de la concesión, en el caso que PROINVERSION no lo haya realizado previamente. Asimismo, el asesor aeroportuario proveerá apoyo en temas específicos como:

- Gestión de Medio Ambiente de las distintas obligaciones emanadas del Contrato de Concesión o de los requisitos de aprobación de los Planes Maestros solicitadas por la autoridad aeronáutica
- Análisis de peligro aviar
- Revisión de los procedimientos de manejo de materiales peligrosos, manejo de residuos líquidos y sólidos
- Definición de una metodología y evaluación de contaminación sonora producida por el ruido y las medidas de mitigación correspondientes
- Definición de una metodología y realización de las evaluaciones ambientales base y sus respectivas medidas de mitigación.

ii) Operaciones

a. Elaboración de los Manuales de Aeródromo: Dentro de los primeros DIECIOCHO (18) meses de la concesión, el asesor aeroportuario elaborará los Manuales de Aeródromos requeridos para los aeropuertos del Segundo Grupo, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Anexo correspondiente del Contrato de Concesión y las regulaciones que dicte la DGAC del Perú en la RAP N° 139. Dicho manual deberá incluir, entre otros aspectos fundamentales:

- Diseño a detalle de los procedimientos operacionales de aeródromo
- Previsión de manejo de contingencias y medidas de seguridad.
- Modificación del Manual frente a observaciones que pudiesen ser generadas por la autoridad competente al momento en que dicho Manual sea entregado como requisito para la obtención el Certificado de Aeropuerto.

b. Elaboración del Plan de Seguridad (safety & security): El asesor deberá facilitar y prestar soporte técnico en el desarrollo de un sistema de seguridad operacional específico para cada aeropuerto, sujeto al programa de auditorías de vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI. También deberá prestar apoyo en actividades de seguridad para la aviación civil (security). En concreto, el asesor proveerá asistencia específica en lo siguiente:

- Soporte para la publicación de la estructura orgánica del gestor aeroportuario, la escala de responsabilidades y los procedimientos del aeropuerto

- Elaboración y revisión de planes de emergencia, prestando apoyo a la gestión y coordinación con autoridades locales de los planes de emergencia en materia de accidentes, catástrofes o apoderamientos ilícitos de aeronaves
- Asistencia técnica en la programación y preparación de simulacros de emergencias
- Programación de inspecciones de aeródromo y auditorías de la OACI
- Seguimiento y registro de incidentes y apoyo en la coordinación de autoridades en caso de accidente aéreo
- Apoyo en la elaboración y modificación de otros procesos y disposiciones en materia de seguridad aeronáutica en cada aeropuerto.

c. Apoyo en la gestión de las operaciones: Asistencia técnica en la gestión de operaciones aeroportuarias, tanto en lado aire como en lado tierra del aeropuerto.

- Asistencia en la coordinación con CORPAC para los procedimientos de asignación de stands y usos de plataforma
- Asistencia en los procedimientos de reasignación de slots con las compañías usuarias, en caso aplique
- Revisión de la gestión de los flujos de pasajeros y tráficos de aeronaves
- Revisión y adecuación de los espacios funcionales aeroportuarios (campo de vuelos y área terminal)
- Asistencia en la gestión de las actividades de handling
- Asistencia en gestión de tráfico en operaciones especiales, puntas de tráfico, viajes de autoridades de Estado, etc.
- Asistencia en gestión de mantenimiento del campo de vuelos
- Apoyo en la gestión de la información con los medios de comunicación

d. Obtención del Certificado de Aeropuerto: El asesor aeroportuario dirigirá, supervisará y participará en el proceso que realizará el concesionario para solicitar y obtener por parte de la DGAC el Certificado de Aeródromo correspondiente a cada uno de los aeropuertos que, acorde con la RAP N° 139, lo requiera.

iii) Plan de Negocio

a. Revisión del Plan de Negocio: El asesor aeroportuario revisará y emitirá opinión sobre el Plan de Negocio que el concesionario realice. Serán de particular interés los siguientes análisis:

- Revisión de contratos: Análisis y evaluación de las condiciones y bases de los contratos establecidos entre el concesionario y los diversos stakeholders, así como de otros posibles contratos a obtener con terceros
- Apoyo en la gestión de ingresos aeronáuticos: El asesor aeroportuario realizará un estudio de los ingresos de actividades aeronáuticas y evaluará

las distintas alternativas para incrementar los mismos. En particular realizará:

- Actualización de las tarifas aeronáuticas reguladas y no reguladas para cada servicio
- Apoyo en las gestiones comerciales/operacionales con las compañías aéreas
- Apoyo en gestiones comerciales/operacionales con el/los operadores de handling
- Análisis de estrategias comerciales y atracción de nuevos tráficos
- Evaluación de propuestas e incentivos
- Apoyo en el proceso de captación de proveedores de combustible de aviación

- Estudio de oportunidades de negocio no aeronáutico (ingresos comerciales no aeronáuticos): El asesor aeroportuario revisará y emitirá opinión sobre el estudio de oportunidades de negocios no aeronáuticos que el concesionario realice. En particular realizará:
  - Definición de la estrategia comercial de actividades no aeronáuticas
  - Revisión de tarifas de locales y usos comerciales
  - Apoyo en la gestión de espacios publicitarios
  - Apoyo en la gestión de playas vehiculares
  - Evaluación de productos y ventas en locales comerciales
  - Apoyo en el establecimiento de políticas de imagen corporativa
  - Apoyo en la búsqueda de operadores y proveedores comerciales
  - Formulación y análisis de nuevas fuentes de ingresos posibles
- Revisión del Plan de Imagen. El asesor evaluará y elaborará recomendaciones sobre la imagen de los aeropuertos
- Realización de un cuadro de mandos que permita realizar un seguimiento de los aspectos clave de los aeropuertos
- Revisión de los ratios de rentabilidad de la concesión

iv) Supervisión de la calidad de servicio

a. Niveles de servicio del aeropuerto: Sin perjuicio de lo establecido en el Anexo correspondiente del contrato de concesión y dentro de los primeros SEIS (06) meses de la concesión, el asesor aeroportuario realizará una medición y seguimiento de los niveles de servicio propuestos en el contrato de concesión, así como también los valores y procedimientos para la supervisión de su correcta aplicación.

Para ello, el asesor aeroportuario deberá:

- Revisar el sistema (cuestionarios, indicadores, ...) que permita evaluar periódicamente y de manera objetiva la satisfacción de los principales usuarios del aeropuerto (los pasajeros, las líneas aéreas y los operadores comerciales)

- El sistema deberá ser diseñado de tal manera que sus resultados puedan ser comparados con aquellos publicados por otros aeropuertos de similares niveles de tráfico.
- Seguimiento de los niveles de servicio de cada aeropuerto.

v) Organización y capacitación del personal

a. Organización de la Empresa: Dentro de los primeros TRES (03) meses de la concesión, el Asesor Aeroportuario presentará al concesionario una propuesta del organigrama de la sociedad concesionaria y de los perfiles de cada jefatura y de los puestos gerenciales, así como de las funciones y responsabilidades de cada área/puesto.

b. Programa de Capacitación del Personal: Dentro de los primeros SEIS (06) meses de la concesión, el Asesor Aeroportuario elaborará una propuesta del programa de capacitación que se deberá aplicar a cada jefatura o área gerencial relacionado a la operación aeroportuaria. La temática de los cursos a ser impartidos será la siguiente:

a. Operaciones: El asesor aeroportuario deberá dar llevar a cabo un mínimo de DOCE (12) talleres de trabajo (de 16 horas cada uno) al año sobre los siguientes temas:

- ✓ Administración y supervisión de operaciones en:
  - Áreas correspondientes al lado aire.
  - Áreas públicas de la terminal de pasajeros.
  - Áreas correspondientes al lado tierra.
- ✓ Implementación de políticas de seguridad en el marco de los estándares de seguridad vigentes (safety & security) de la OACI y de las RAP:
  - Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.
- ✓ Aplicación y supervisión de las normas y recomendaciones IATA, ACI y OACI.
- ✓ Supervisión del cumplimiento de las regulaciones dictadas por la DGAC.
- ✓ Elaboración de procedimientos y supervisión de los flujos de procesos en el lado tierra, la terminal y el lado aire de los aeropuertos.
- ✓ Aplicación de políticas de mitigación de ruido, supervisión y monitoreo de otros aspectos medio ambientales.

b. Actualizaciones de Planes Maestros: El asesor aeroportuario deberá dar llevar a cabo un mínimo de TRES (03) talleres de trabajo (de 16 horas cada uno) al año sobre cómo actualizar los Planes Maestros de cada aeropuerto, de acuerdo a las normas y recomendaciones internacionales y las regulaciones de la DGAC.

vi) Informes

El Asesor Aeroportuario deberá proporcionar al inicio de cada Año de la Concesión un plan de trabajo que contendrá los objetivos y términos cualitativos y cuantitativos de las tareas que el CONCESIONARIO deberá cumplir para asegurar la correcta transferencia del conocimiento en el marco del Contrato de Asesoría Aeroportuaria.

Anexo 28

PROCEDIMIENTO DE CUSTODIA Y DEVOLUCION DE BIENES MUEBLES DE LA CONCESIÓN DADOS DE BAJA

1. Objetivo

Establecer el procedimiento de custodia y devolución de los bienes muebles de la Concesión dados de baja por obsolescencia, en concordancia con lo dispuesto en la Cláusula 5.10.4 del Contrato y el Reglamento Aplicable al Control de las Altas y Bajas de los Bienes de la Concesión (en adelante el REGLAMENTO).

2. Procedimiento

2.1 De la devolución de los bienes declarados obsoletos

Para la devolución de los bienes muebles declarados obsoletos se deberá seguir con el siguiente procedimiento:

(a) Los bienes muebles a ser devueltos por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE deberán previamente haber sido dados de baja conforme el procedimiento de baja de bienes por devolución regulado en el Capítulo 2 del Título II del REGLAMENTO.

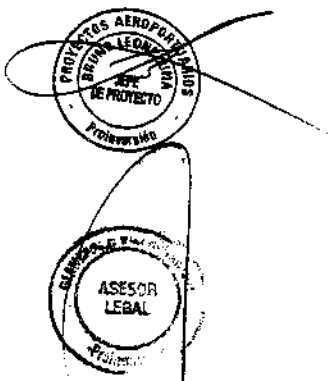
(b) Recibida por el CONCESIONARIO la conformidad de la baja de los bienes muebles de la Concesión por parte del OSITRAN, el CONCESIONARIO estará obligado a custodiar, inventariar y a proporcionar el mantenimiento necesario dichos bienes a fin de evitar que sufran un deterioro mayor al proveniente de su condición de obsoleto y del transcurso del tiempo. Todos los costos de estas actividades serán asumidas por el CONCESIONARIO.

(c) Recibida por el CONCEDENTE, la conformidad de la baja de los bienes muebles de la Concesión por parte del OSITRAN efectuará la verificación previa de los bienes de la concesión que son materia de la devolución.

(d) El CONCESIONARIO pondrá a disposición del CONCEDENTE los bienes obsoletos en un plazo que no deberá exceder los tres (3) meses desde que OSITRAN comunica al CONCEDENTE la conformidad de la baja de los referidos bienes, para lo cual el CONCEDENTE previamente deberá comunicarle por escrito el lugar, fecha y hora que el CONCESIONARIO deberá entregarle los mencionados bienes de la concesión

(e) La devolución se realizará ante el representante del CONCEDENTE, quien extenderá un acta de entrega y recepción que será suscrita por ambas partes, los costos que se deriven de la devolución de los bienes serán íntegramente asumidos por el CONCESIONARIO.

(f) En caso transcurriera el plazo de tres (03) meses sin que el CONCEDENTE recibiera los bienes materia de devolución por causas imputables a éste, el CONCESIONARIO deberá enviarle una comunicación al CONCEDENTE mediante la cual ponga a su disposición los bienes muebles de la concesión.

(g) Desde la fecha que el CONCEDENTE reciba esta última comunicación, asumirá todos los riesgos sobre dichos bienes, así como el costo de su traslado. Queda facultado el CONCESIONARIO para proceder directamente a retirar dichos bienes de las instalaciones aeroportuarias y trasladarlos, bajo cuenta, costo y responsabilidad del CONCEDENTE, al lugar que dicha entidad señale dentro de Lima Metropolitana; o mantenerlos en los almacenes ubicados en Área de Concesión o en cualquier otra área, dentro o fuera de ella, que el CONCESIONARIO estime conveniente, devengándose automáticamente una renta a favor del CONCESIONARIO por la ocupación del área por parte de los bienes muebles, la misma que será fijada por CONCESIONARIO atendiendo a los valores de mercado vigentes al momento en que se verifique el incumplimiento del CONCEDENTE.

(h) En todo lo no previsto en éste Anexo será de aplicación lo señalado en el REGLAMENTO.