**ANEXOS**

**Anexo 1**

**Resumen Ejecutivo del Plan Maestro Indicativo del Aeropuerto**

En junio de 2010 ProInversión encargó la misión de evaluar la viabilidad definitiva del proyecto del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC) a una empresa consultora expecializada en infraestructura aeroportuaria, la definición de un Plan Maestro Indicativo del aeropuerto así como el establecimiento de las bases de la licitación para su construcción y puesta en marcha.

Como resultado de los estudios se desarrolló los aspectos técnicos clave para la viabilidad del proyecto: la meteorología del emplazamiento, la ubicación de la pista, el volumen de la obra necesario para la construcción, los alcances de las aeronaves despegando a dicha altitud, los procedimientos de vuelo compatibles con la orografía del entorno y los requerimientos de terrenos necesarios para desarrollar los usos aeronáuticos del aeropuerto con un compromiso de costo-eficiencia.

Los datos meteorológicos analizados consisten en una serie histórica recogida en ela localidad de Chinchero durante los años 80 y digitalizados por primera vez para este proyecto. Los resultados obtenidos son favorables, ya que el régimen de vientos dominantes está alineado con la orientación preferible de la pista y permite un coeficiente de utilización de la misma superior al mínimo exigido por la OACI.

Del análisis de vientos dominantes se obtuvo que el sentido de operación sería mayoritariamente de aterrizajes y despegues por la misma pista (34). Otra conclusión de este informe, relevante a la planificación aeroportuaria, es la ubicación del conjunto formado por la plataforma y la parte pública, propuesta entre los puntos PK1+200 y 2+200 de la pista (origen de referencia en la cabecera 16) con una superficie total de 37 has. construibles, más una serie de áreas de reserva.

Esta posición de la plataforma y parte pública optimizará el tiempo (mínimo) de rodadura de las aeronaves en llegadas y por tanto la operatividad del aeropuerto, al disponer de una entrada directa hacia la plataforma de estacionamiento.

Los parámetros de planificación aeroportuaria de la parte aeronáutica y de la parte pública considerados son las puntas horarias de tráfico de pasajeros y las puntas horarias de operaciones para parte pública y parte aeronáutica, respectivamente.

Para el diseño se han tenido en cuenta las características físicas exigidas para un aeropuerto internacional (clave de referencia 4E de la OACI) y las superficies e instalaciones mínimas requeridas en la parte pública recomendadas por la IATA.

La inversión inicial estará destinada a la construcción y equipamiento del campo de vuelo completo del aeropuerto: una plataforma de estacionamiento de 90.000 m2 con capacidad para 8 aeronaves en contacto con la terminal mediante mangas (6 tipo C más 2 tipo D) más 2 posiciones remotas, una terminal de pasajeros de 30.000 m2 útiles construidos, un tramo de conexión vial con la carretera principal, las urbanizaciones y viales interiores y todos los edificios e instalaciones anejas de parte pública requeridas.

La capacidad de la terminal proyectada será de 3.5 millones de pasajeros, que deberá ser planificada e implementada en concordancia con los requisitos y características de los niveles de servicios IATA C, publicadas en la edición más reciente del “Airport Development Reference Manual”, desde el inicio de la Explotación..

Los edificios e instalaciones anejas consistirán fundamentalmente en: una playa vehicular, un edificio de oficinas, un edificio multipropósito/taller del aeropuerto, el edificio del parque de bomberos (SEI), un edificio para la acometida eléctrica del aeropuerto, una planta de suministro de combustible, una planta de tratamiento de aguas hidrocarburadas (la estación de depuración de saneamiento se puede ubicar dentro o fuera del aeropuerto, según la disponibilidad de terrenos y usos comunes en el pueblo de Chinchero), un edificio para el centro de control asociado a la torre de control de tráfico y un pequeño almacén para carga aérea (esta última tendrá un rol secundario dado el tipo de tráfico previsto).

Adicionalmente a la infraestructura, el Equipamiento consistirá en equipamientos del área terminal (mobiliario, señalética, sistemas de información, y seguridad aeroportuaria) y equipamientos aeronáuticos.

Los equipamientos aeronáuticos más relevantes se refieren a las ayudas a la navegación convencionales y sistemas en TWR, sin perjuicio de que es probable la implantación completa de los sistemas de navegación aérea satelital, no basados en radioayudas en tierra. Se prevé la instalación de un sistema ILS Cat I, un VOR/DME, todo el balizamiento e iluminación del área de movimiento y una estación meteorológica AWOS.

El proyecto del nuevo aeropuerto requiere la disponibilidad de 329 ha. de terrenos. Durante el tiempo que se requiera para la adquisición de los terrenos, el CONCESIONARIO podrá desarrollar el proyecto de aeropuerto y los diversos agentes involucrados en el proyecto tendrán tiempo para realizar el seguimiento del proceso en su etapa inicial y corregir las posibles desviaciones del proyecto.

Para el momento de apertura del AICC, previsto tentativamente para el año 2019, el AIVA deberá irse adaptando a la evolución del tráfico previsto. De este modo, se establece un primer escenario de apertura del aeropuerto con capacidad para 3,5 millones de pasajeros anuales.

Más allá del año 2020, con probabilidad esta capacidad no será suficiente para llegar a absorber todo el tráfico previsto para la primera década de operación, por lo que será necesaria una ampliación de la infraestructura para 2025-27. Antes de la finalización de la primera década de operación, y ante las expectativas de fuerte crecimiento de tráfico en el Cusco, el concesionario deberá revisar las previsiones de tráfico existentes durante el escenario de consolidación y verificar los cálculos de superficies necesarias en función de la evolución del tráfico en años sucesivos.

El escenario de consolidación de la demanda se prevé en el año 2022, momento para el cual la terminal de pasajeros debiera funcionar con un nivel adecuado de funcionalidad y calidad. En este escenario el CONCESIONARIO deberá revisar la evolución prevista de demanda y la necesidad de aumentar la capacidad de la terminal.

Se ha previsto una primera ampliación (que afectará básicamente a la capacidad del edificio terminal) y que podrá desarrollarse a lo largo de 2025-27 según la previsión de tráfico. De este modo, se podrá ampliar la capacidad del aeropuerto hasta 5 millones de pasajeros anuales, ya que sobre el escenario base el crecimiento esperado para el año 2030 será de 4,6 millones de pasajeros.

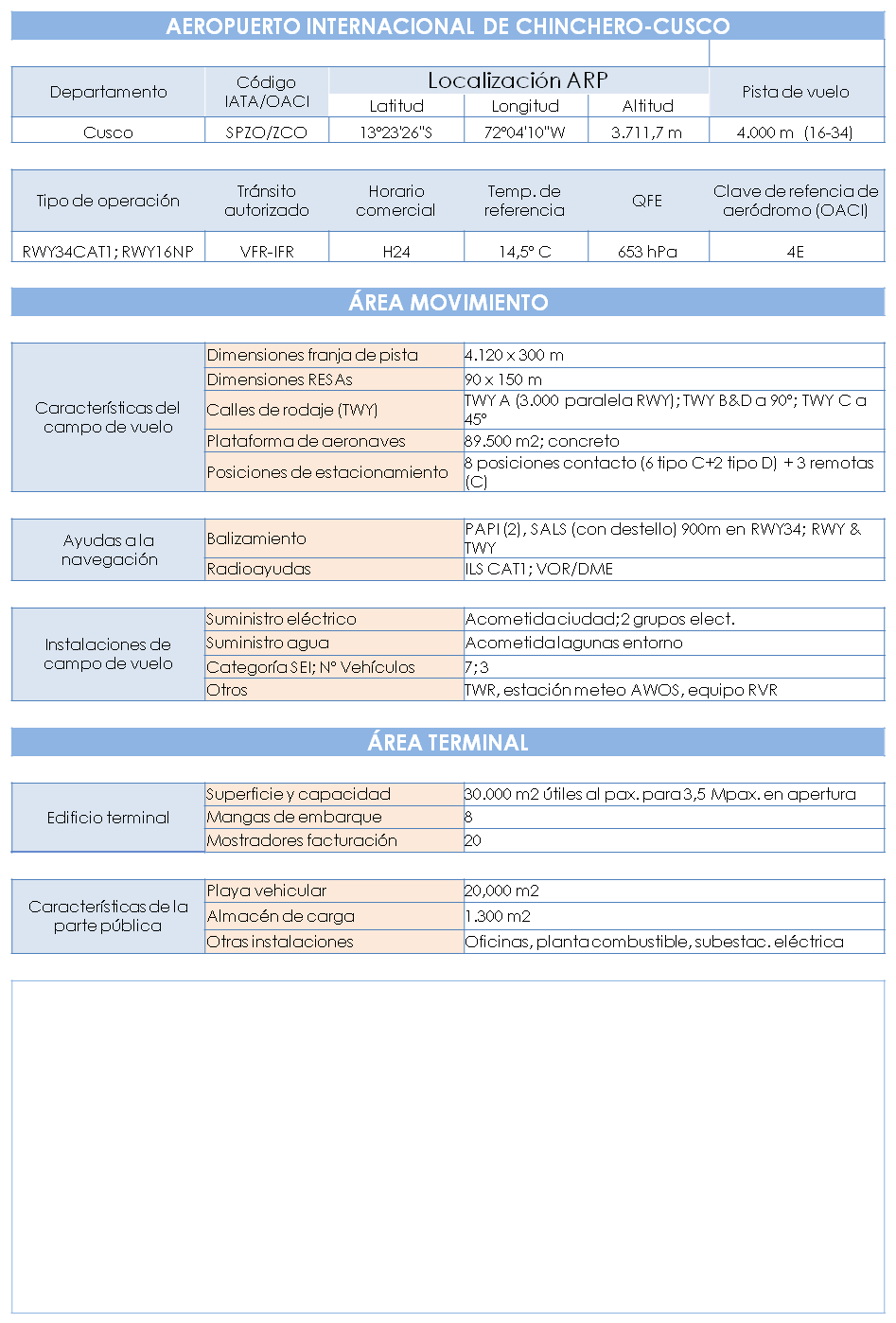
Finalmente, se podrá hablar del escenario último de saturación del aeropuerto y vendrá fijado por la propia capacidad de absorción turística última de la región del Cusco. Más allá de 2030 no existen datos fiables para establecer una previsión de tráfico de pasajeros. Se ha considerado que el escenario último de saturación del aeropuerto vendrá dado por la propia capacidad de absorción turística de Macchu Picchu. Este escenario se establece en 6 millones de pasajeros al año, más allá del 2030

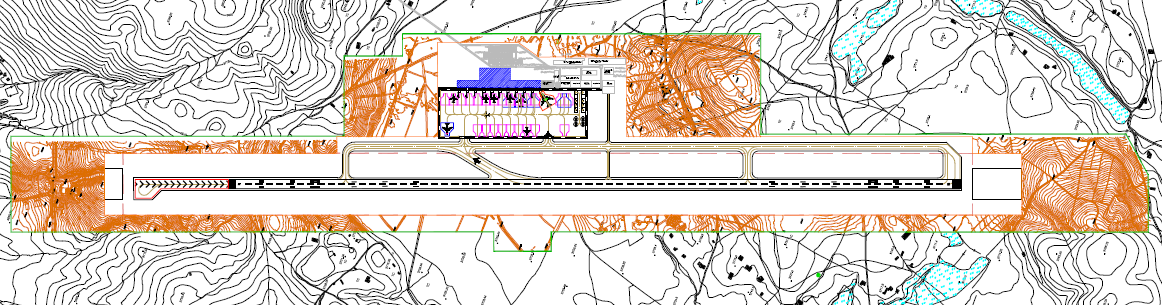
Para este escenario último o de saturación del aeropuerto, se han proyectado los parámetros de diseño y se ha realizado un mapa de configuración final del aeropuerto, que afectaría principalmente al incremento de plataforma y área terminal.

El campo de vuelo ejecutado no requerirá de ampliaciones futuras al escenario de apertura dado que tendrá capacidad suficiente (más de 40 operaciones a la hora) más allá del escenario último del aeropuerto. Como mejora, las puntas de operaciones deberán confirmar la necesidad de una salida rápida adicional que alivie los tiempos de permanencia en pista y flexibilice la operación en tierra.

En consecuencia, se pueden resumir los escenarios contemplados en el Plan Maestro Indicativo del AICC del modo que sigue:

|  |  |
| --- | --- |
| **Escenario 1** | Apertura del AICC con capacidad para 3,5 MPax. (año 2019) |
| **Escenario 2** | Primera ampliación de capacidad hasta 5,0 MPax. (año 2025-27) |
| **Escenario Último** | Saturación del aeropuerto con 6 MPax. |



****

**Anexo 2**

**Áreas de la Concesión**

****

**Anexo 3**

**SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

1. **Servicios de control de tránsito aéreo**: control de área, control de aproximación, de vigilancia y de control de aeródromo.
2. **Servicios de información de vuelo** (basados en sistemas FIS y AFIS/AFTN)
3. **Servicios de alerta a las aeronaves** (basados en sistemas de comunicaciones ATM)
4. **Servicios de información aeronáutica** (basados en sistemas ATIS/VOLMET)
5. **Servicios de comunicaciones aeronáuticas**: servicio móvil aeronáutico piloto/controlador, servicio fijo aeronáutico controlador/controlador (basados en radios VHF/UHF, sistema SCV)
6. **Servicios de inspección de vuelo**
7. **Servicios de vigilancia aérea**, referidos a: detección y vigilancia por radiocomunicaciones. Basados en radar primario (PSR), radar secundario (SSR) y vigilancia automática y multilateración.
8. **Servicios de meteorología aeronáutica**: observatorios meteorológicos, pronósticos meteorológicos, climatología (basados en la estación meteorológica AWOS más los equipos de antenas)
9. **Servicios de radioayudas**: Basados en sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), radiofaro (VOR/DME), NDB, GNSS y otros sistemas y estrategias que se estén desarrollando a favor de la navegación aérea
10. **Servicios de ayudas visuales**: basados en sistemas de luces (Pista, Calles de rodajes, sistema de luces de aproximación), PAPI, ayudas visuales indicadoras de obstáculos, faro aeronáutico, mangas de viento y señalización vertical.
11. **Servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra**: será prestado en forma coordinada, de acuerdo con las normas aeronáuticas, en especial acuerdo con lo previsto en el Manual de Servicios de Aeropuerto Parte 8. Puede realizarse con personal señalero o mediante sistema de guiado de atraque de aeronaves
12. **Servicios de abastecimiento de energía eléctrica**, de acuerdo a las cargas de energía eléctrica vigentes en el momento de la concesión. Basados en los sistemas instalados en la subestación principal, en sistemas especiales exclusivos de navegación aérea y en el sistema de emergencia de grupos electrógenos.

**Anexo 4**

**Entidades Públicas**

**ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZARÁN FUNCIONES**

**EN EL AEROPUERTO**

Relación de entidades y organismos estatales que operan actualmente en el AIVA:

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).

1. **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.

1. **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]](#footnote-2) 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 Nº010-2009-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.

1. **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).

1. **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.

1. **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.

1. **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.

1. **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.

1. **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.

1. **Dirección de la Policia 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.

1. **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.

1. **Ministerio de Cultura**

Es la entidad pública encargada 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 paracumplir dichas funciones, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 7.1.6 del presente Contrato.

**Anexo 5 - Apéndice 1**

**Operaciones que se llevarán a cabo en el Aeropuerto**

Las operaciones que se llevarán a cabo en el AICC han sido clasificadas para efectos del presente Contrato en Operaciones Principales y Operaciones Secundarias. A continuación se describen las mismas:

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.

1. **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 el Aeropuerto 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 del Aeropuerto 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 del Aeropuerto 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 del Aeropuerto; 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 aerolineas y;

Otros: Salón VIP, etc.

* **Servicio de Protocolo en el Aeropuerto**

Las condiciones en que deberá prestar este servicio se detallan en el Apéndice 2 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 del Aeropuerto relacionado a las Operaciones Secundarias.

Otros servicios esenciales definidos en el REMA.

**Anexo 5 - Apéndice 2**

**Servicio de Protocolo**

1. El CONCESIONARIO mantendrá y estará a cargo de la Oficina de Protocolo del Aeropuerto, 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.

1. 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 del Aeropuerto y las coordinaciones con las dependencias gubernamentales, líneas aéreas y otros a fin de brindar una atención adecuada.
2. 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.
3. 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 operarán en el Aeropuerto.
4. 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 del Aeropuerto.
* 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 el Aeropuerto 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.

1. 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**

**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**

* 1. 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:

1. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de *Foreing Object Damage* *(FOD)* en el aeropuerto.
2. Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.
3. Alertas de bomba en el aeropuerto.
4. Cierre del aeropuerto de destino.
5. 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.
6. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias.
7. Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
8. Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
9. Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.
10. Casos de pasajeros ‘sospechosos’ de tráfico ilícito 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.
11. Otros que determine OSITRAN, pudiendo de ser el caso eliminar cualquiera de las causales antes indicadas mediante la resoluciòn correspondiente.
    1. 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.

* 1. 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.

* 1. Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)

Tarifa que podrá ser cobrada por este servicio será definida por OSITRAN.

**Tarifas Finales**

Las Tarifas serán aplicadas conforme se establece en el presente Anexo. Sin embargo el TUUA a ser cobrado es el resultado de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario, sin considerar el Impuesto General a las Ventas - IGV.

Las Tarifas que cobre el CONCESIONARIO en ningún caso podrán superar los niveles máximos establecidos en el presente Anexo.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TARIFAS REGULADAS** | **Unidad de Cobro** | **Importe**  **US$** |
| **Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)** | | |
| **TUUA Nacional** |  |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
| **TUUA Internacional** |  |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
|  | Pax. Embarcado |  |
| **Aterrizaje / Despegue** | | |
| **Nacional** |  |  |
| Hasta 10 TM | Por Operación | 16,05 |
| Más de 10 TM hasta 35 TM | Por TM | 2,34 |
| Más de 35 TM hasta 70 TM | Por TM | 2,83 |
| Más de 70TM hasta 105 TM | Por TM | 3,03 |
| Más de 105 TM | Por TM | 3,08 |
| **Internacional** |  |  |
| Hasta 10 TM | Por Operación | 41,61 |
| Más de 10 TM hasta 35 TM | Por TM | 5,85 |
| Más de 35 TM hasta 70 TM | Por TM | 7,12 |
| Más de 70TM hasta 105 TM | Por TM | 7,47 |
| Más de 105 TM | Por TM | 7,84 |
| **Uso de Mangas (Puentes de Embarque)** | | |
| Uso de Mangas | Por Hora o fracción | 81,50 |
|  |  |  |

**Anexo 8 - Apéndice 1**

**Requisitos Técnicos Mínimos**

1. **Requisitos Mínimos Técnicos para el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria**
   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. 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:



* 1. 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. Terminal de Pasajeros

1. Niveles de Servicio

La terminal de pasajeros deberá ser planificada e implementada en concordancia con los requisitos y características de los niveles de servicios IATA C publicadas en la edición más reciente del “Airport Development Reference Manual” desde el inicio de la Explotación.

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.

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 del 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.

1. Instalaciones mínimas requeridas

El CONCESIONARIO deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo.

1. 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. Normas para los ambientes de la terminal

1. 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, debiendo considerar obligatoriamente espacios de parqueo para usuarios con necesidades especiales y las respectivas normas de accesibilidad. 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.

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

1. Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)

Nivel de reparación requerido: “E” (de acuerdo con la FAA)

1. 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.

1. **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 los lineamientos de gestión de la International Standard Organization (ISO 9000) en el Aeropuerto. Para ello, se deberá obtener la certificación ISO 9001, cuya tramitación deberá iniciarse a partir del segundo Año Calendario contado del inicio de la Explotación.

1. **Gestión ambiental**

El CONCESIONARIO deberá implementar un sistema de gestión del medio ambiente que garantice la consecución del equilibrio entre el mantenimiento de la rentabilidad y la reducción de los impactos en el medio ambiente. Para ello, el referido sistema de gestión del medio ambiente deberá ser implementado conforme a los estándares de la International Standard Organization (ISO 14000) en el Aeropuerto. Para ello, se deberá obtener la certificación ISO 14001, cuya tramitación deberá iniciarse a partir del segundo Año Calendario contado del inicio de la Explotación.

**Anexo 8 - Apéndice 2**

**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 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.

1. **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** | | |
| **CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CAMPO DE VUELO** | 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 subterraneas (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.

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.

**Anexo 8 – Apéndice 3**

**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 seis (06) meses de la Concesión la metodología de detalle del Sistema de Seguimiento de la Calidad, 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 obtenidos 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 del Aeropuerto.

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 seis (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 encuestas 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.

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 del día pico en proporciones similares, es decir, de entre dos llegadas y dos salidas consecutivas.

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

**EJEMPLO DE ENCUESTA A PASAJERO**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Datos del Entrevistado** | | | | |
|  |  |  | H | M |
| Nombre |  | Edad | Sexo | |
|  |  |  | | |
| 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 e instalaciones de check-in** | | | | |
| ¿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 recogida** | | | | |
| ¿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 está 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 rotulación** | | | | |
| ¿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:

1. 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
2. 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** | | | | |
|  |  |  | H | M |
| Nombre |  | Edad | Sexo | |
|  |  |  | | |
| 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 aerolínea 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:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | |
|  |  |  |  | |
| ¿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:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | |
|  |  |  |  | |
| **Instalaciones de carga y otros** | | | | |
| ¿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:

1. 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
2. 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

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 típica | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ min./ Pax. hora punta |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 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 |
| **Gestión y servicios en plataforma** | |
| 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 de carga y otros** | |
| 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 los 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**

**Tablas de Penalidades**

**Tabla Nº 1: Penalidades referidas a la Cláusula Quinta del Contrato: Régimen de Bienes**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cláusula Contrato** | **Descripción de penalidad** | **Monto (US$)** | **Criterio de Aplicación** |
| 5.8.1,  5.8.2 | Atraso en la entrega o devolución de los Bienes de la Concesión, así como de 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 | 1,000 | Cada día de atraso |
| 5.12.3, 5.12.8 | 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 |
| 5.12.5 | 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 |
| 5.12.6 | 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 |
| 5.12.10 | Incumplimiento en el pago de agua, luz, teléfono, Internet y otros servicios públicos o privados que se apliquen a los Bienes de la Concesión, a partir de que dichos bienes sean adquiridos o construidos. | 5,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 5.10 | No ejercer la defensa posesoria | 50,000 | 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 2 del Anexo 8. | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 6.5 | Atraso con la presentación a OSITRAN del Programa de Mantenimiento Periódico a ser ejecutado durante los cinco años siguientes a la aprobación del mismo. | 1,000 | Cada día de atraso |
| 6.8 | Atraso en la instalación de los equipos necesarios para la prestación de los Servicios Aeroportuarios, de conformidad con el presente Contrato, conforme a los cronogramas aprobados por el CONCEDENTE y/o OSITRAN. | 5,000 | 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** |
| 7.1.4, 7.1.5 | 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 |
| 7.7.3 | No proporcionar a CORPAC las áreas señaladas en el Apéndice 2 del Anexo 10 de manera gratuita. | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 7.1.6 | 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 el Aeropuerto | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 7.2.3 | No verificar y actualizar los datos aeronáuticos correspondientes al Aeropuerto | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 7.2.1 | No solicitar la Certificación de Aeródromo ante la DGAC, en el plazo máximo indicado para ello | 5,000 | Cada día de atraso |
| 7.4.1, 7.4.2 | No cumplir con lo establecido en la Ley Nº 28404 “Ley de Seguridad de la Aviación Civil” y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 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 |
| 7.4.4 | No implementar 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 |
| 7.4.5 | No implementar los sistemas y equipos de Seguridad de la Aviación necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto 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 |
| 7.5.1 | No implementar un sistema mediante el cual se registren las sugerencias y quejas formuladas por los Usuarios del Aeropuerto. | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |

**Tabla Nº 4**: **Penalidades referidas a la Cláusula Octava: Ejecución de las Obras.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cláusula Contrato** | **Descripción de penalidad** | **Monto (US$)** | **Criterio de Aplicación** |
| 8.2 | Atraso en el inicio y en el término de la Etapa de Ejecución de Obras. | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.3 | Atraso en la entrega del Plan Maestro de Desarrollo | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8..4 | Atraso en la entrega del Plan de Equipamiento | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.5 | Atraso en la entrega de los EDI | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.6 | Atraso en la entrega del Programa de Ejecución de Obras y Equipamiento | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.9 | Incumplimiento de los estándares y parámetros técnicos de diseño y construcción, indicados en el Anexo 8 del Contrato, o incumplimiento de las Leyes y Disposiciones Aplicables y con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas, lo cual deberá estar debidamente justificado por el CONCEDENTE | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 8.9 | Atraso en los plazos indicados para la subsanación en cuanto a las Obras y/o Equipamiento | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.10 | Atraso en la entrega del Programa de Rehabilitación | 5,000 | Cada día de atraso |
| 8.11 | Atraso en los plazos parciales de las fases contenidas en el Programa de Rehabilitación, desde la fecha en que se produjo el incumplimiento | 5,000 | Cada día de atraso |

**Tabla Nº 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 |
| 9.1.3 | Exigir al Usuario Final o al Usuario Intermedio pagos de Tarifa, Cargos de Acceso y otros cargos, mayores a los resultantes de aplicar el Tipo de Cambio indicado en la Cláusula referida. | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |

**Tabla Nº 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. | 5,000 | Cada día hasta un máximo de 15 Días. |
| 10.4.1 | Contraer un Endeudamiento Garantizado Permitido sin informar por escrito al OSITRAN o al CONCEDENTE. | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |

**Tabla Nº 7: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Primera: Régimen de Seguros**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cláusula Contrato** | **Descripción de penalidad** | **Monto (US$)** | **Criterio de Aplicación** |
| 11.1 | Incumplimiento de la obligación de contratar, presentar y mantener vigentes las pólizas de seguro referidas en la Cláusula referida. | 5,000 | Cada día de atraso |

**Tabla Nº 8: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Segunda: Consideraciones Socio Ambientales**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cláusula Contrato** | **Descripción de penalidad** | **Monto (US$)** | **Criterio de Aplicación** |
| 12.1.3.1 | Atraso en la entrega a la Autoridad Ambiental Competente del resultado de la Evaluación de Impacto Ambiental. | 1,000 | Cada día de atraso |
| 12.1.4.2 | 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 |
| 12.1.4.1,  12.1.4.3,  12.1.4.6  12.1.4.7 | Incumplimiento en la solicitud de la debida certificación ambiental previo a la actividad correspondiente | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 12.1.4.5 | Incumplimiento de incluir en su organigrama un Área Socio Ambiental. | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 12.1.5 | Incumplimiento de las especificaciones consideradas en la Cláusula 12.1.5, referidas a Contaminación, del Contrato de Concesión. | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |

**Tabla Nº 9: Penalidades referidas a la Cláusula Décimo Tercera: Relación con Socios Terceros y Personal**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cláusula Contrato** | **Descripción de penalidad** | **Monto (US$)** | **Criterio de Aplicación** |
| 13.2.1 | Incumplimiento de no transferir los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 13.3 | Incumplimiento en la obligación de incluir las cláusulas descritas en la Cláusula referida dentro de los contratos que el CONCESIONARIO celebre con sus socios | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 13.4.1 | No cursar una oferta de trabajo al personal que se encuentra trabajando en el AIVA bajo la modalidad de contrato de trabajo a plazo fijo o indeterminado | 50,000 | Por cada trabajador no contratado que haya aceptado la oferta |
| 13.4.6 | Atraso en la ejecución del Programa de capacitación, dentro del primer (1) Año de Concesión del inicio de la Explotación | 1,000 | Cada día de atraso |
| 13.5 | No mantener durante la vigencia de la Concesión un equipo de profesionales encargados de llevar a cabo la Explotación, incumpliendo los requisitos mínimos señalados en la Cláusula 13.5 | 250,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento, por cada profesional |
| 13.6.1 | No cumplir con la cuota de contrataciones de trabajadores pertenecientes a las Comunidades Campesinas involucradas en el Área de la Concesión, que se encuentren capacitados para realizar las labores requeridas durante la Etapa de Ejecución de Obras. | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |
| 13.6.5 | Incumplimiento de iniciar las funciones del centro de formación en el plazo máximo establecido en la Cláusula 13.6.5, en las condiciones establecidas en la Cláusula 13.6 | 1,000 | Cada día de atraso |
| 13.6.8 | Incumplimiento en la provisión del espacio requerido para la feria, así como incumplimiento en la tramitación de los permisos sanitarios, municipales y otros necesarios para la realización de la referida feria | 50,000 | Cada vez que se verifique el incumplimiento |

**Tabla Nº 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 |

**Anexo 10 - Apéndice 1**

**INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A. EN EL AICC**

**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 ……………., el señor …………………….., identificado con DNI N° …………. según poder inscrito en el ……………………… 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. Nº ……………, debidamente facultado por Resolución Ministerial Nº -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 nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (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:

* 1. **Aeropuerto:** Es el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco; con las áreas, y características detalladas en el Anexo 1 del Contrato de Concesión.
  2. **Áreas de la Concesión:** Son las áreas descritas en el Anexo 2 del Contrato de Concesión, que forman parte de los bienes de la concesión y que son entregadas al CONCESIONARIO por el MTC para su explotación.
  3. **Áreas de uso a CORPAC:** De acuerdo con lo estipulado en el punto 7.7.3 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO proporcionará a CORPAC las áreas señaladas en el Apéndice 1 del Anexo 2 de Contrato de Concesión, 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).
  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.
  5. **Convenio:** El presente instrumento con todos sus Anexos.
  6. **Contrato de Concesión:** El Contrato celebrado entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, con todos sus Anexos y Apéndices.
  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.
  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).
  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.
  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.
  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.
  12. **Parte(s):** Son el CONCESIONARIO y CORPAC o sus sucesores.
  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.
  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.
  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.
  16. **Servicios Aeroportuarios:** Son los servicios a cargo del CONCESIONARIO descritos en el numeral 1.104 del Contrato de Concesión.
  17. **Servicios** **No Aeroportuarios:** Son los servicios a cargo del CONCESIONARIO y/o terceros descritos en el numeral 1.105 del Contrato de Concesión.
  18. **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 Convenio, 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**

* 1. De acuerdo con lo previsto en el punto 7.7.3 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO proporcionará a CORPAC las áreas señaladas en el …. del Anexo … del presente Convenio, 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).
  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.
  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. 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.
  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 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, ducterías, 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.

* 1. Para efectos del presente Convenio las edificaciones correspondientes a la Torre de Control del 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)

* 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.
  2. CORPAC es responsable de la seguridad de las instalaciones de uso aeronáutico o administrativo cuya posesión y operación se ha reservado a CORPAC.

**Sexto: De los Servicios a cargo de CORPAC**

* 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:

1. 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.
2. Servicios de información de vuelo (FIS y AFIS)
3. Servicios de alerta
4. Servicios de información aeronáutica
5. Servicios de meteorología aeronáutica, que incluye los servicios de: (i) observatorios metereológicos, (ii) pronósticos metereológicos, (iii) climatología.
6. Servicios de comunicaciones aeronáuticas, que incluye los servicios de: (i) servicio móvil aeronáutico - piloto / controlador, (ii) servicio fijo aeronáutico - controlador / controlador
7. Servicios de Inspección en Vuelo
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Servicio de abastecimiento de energía eléctrica, de acuerdo a las cargas de energía eléctrica vigentes a la Fecha de Cierre en el Aeropuerto, que incluye: (i) sub- estación principal (ii) sistemas especiales exclusivos de Navegación Aérea y (iii) sistema de emergencia de grupos electrógenos.
13. 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 (Capitulo 10) y la Carta Acuerdo Operacional a suscribirse para el Aeropuerto.
    1. CORPAC prestará los servicios antes descritos de acuerdo con lo previsto en el Manual de Aeródromo, el Reglamento de Uso del Aeropuerto, y las Normas Aeronáuticas vigentes.
    2. Todos los Equipos y/o Sistemas de Navegación Aérea que posea el Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC de acuerdo a las Normas Aeronáuticas. Entre los Equipos y/o Sistemas de Navegación Aérea que poseerá el Aeropuerto 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**

* 1. De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión, los servicios que se señalan a continuación serán prestados por el CONCESIONARIO.

1. Servicios de Emergencia: ambulancias y tópicos. El concesionario se obliga a prestar servios de emergencia y otros, cuyo objeto es efectuar 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,
2. Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).
3. Servicio de traslado de aeronaves en abandono: que se prestará para el caso de aeronaves que se encuentren en procedimiento de declaración de abandono y de acuerdo con lo previsto en las Normas Aeronáuticas vigentes, las normas aduaneras, disposiciones judiciales y en el Manual de Aeródromo.
4. 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.
5. Mantenimiento del área de movimiento de aeronaves.
6. Control y verificación de obstáculos en la superficie limitadora.
7. Servicio de gestión de plataformas.
8. 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.
9. Sistemas de reducción de peligro aviario.
10. Mantenimiento de los sistemas de drenaje, edificios, etc.
11. Corte y roce de vegetación y eliminación de obstáculos en las áreas libres de obstáculos, franja de pista, y áreas sensibles. Estás áreas están determinadas según el Anexo 10 y 14 de OACI, dentro del perímetro del Aeropuerto.
12. Equipos de medición de características de rozamiento y limpieza de pistas.
    1. El 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 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.

* 1. 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**

1. De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión, son obligaciones de CORPAC las siguientes:
2. Proporcionar al CONCESIONARIO la siguiente información: (i) Operador, (ii) Tipo de aeronave, (iii) Registro (matricula), (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 del Aeropuerto.

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.

1. 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.
2. Proporcionar los servicios de seguridad (security) a las instalaciones y equipos a su cargo.

**Noveno: Obligaciones del CONCESIONARIO**

* 1. Son obligaciones del CONCESIONARIO, sin perjuicio de las demás obligaciones contraídas en el presente Convenio, las siguientes:
  2. 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.
  3. Proveer iluminación al perímetro de las Áreas de la Concesión
  4. Mantener y conservar el área de movimiento.
  5. 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.
  6. Remover el caucho que se impregna en el área de movimiento.
  7. Mantener las superficies o áreas sensibles de acuerdo a las 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.
  8. 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.
  9. Sistema de reducción del peligro de la Fauna Silvestre.
  10. Disponer de un sistema secundario de iluminación de plataforma.
  11. 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.
  12. Notificar a CORPAC cualquier modificación de los puntos de verificación geodésicas oficiales instalados en el Aeropuerto, siempre que tal modificación sea conocida por el CONCESIONARIO.
  13. El CONCESIONARIO obtendrá ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT la autorización para operar su propio Depósito de Material Aeronáutico en el Aeropuerto.
  14. 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.

* 1. 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:**

* 1. CORPAC asumirá la responsabilidad derivada de las relaciones laborales respecto de su personal, el cual mantenga vínculo laboral después de la Toma de Posesión y que preste servicios en el Aeropuerto. 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.
  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.
  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.
  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:**

* 1. 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.
  2. 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.
  3. 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.
  4. 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**

* 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

* 1. 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.
  2. 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**

* 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.
  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.
  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.
  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 El CONCESIONARIO se obliga a la instalación de un sistema de transmisión de energía eléctrica independiene necesaria para la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios No Aeroportuarios, el cual deberá estar operativo para el inicio de la Explotación.

* 1. El CONCESIONARIO se obliga a instalar un sistema independiente de agua, el cual deberá encontrarse operativo a la fecha de inicio de la Explotación.
  2. 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:**

* 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.
  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**

* 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.
  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.
  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**

* 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.
  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 sétimo: Protocolo**

* 1. De acuerdo a lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO administrará la Oficina de Protocolo en las condiciones establecidas en el citado Apéndice.
  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.
  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**

* 1. CORPAC reconoce que el CONCESIONARIO será el encargado de emitir documentos de identificación para el acceso a las distintas áreas.
  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.
  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.
  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.
  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.
  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 realque demande la emisión de tales identificaciones.

* 1. 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 Calendario inmediato siguiente a la Toma de Posesión. En el caso de los arbitrios, se generarán a partir del primer Día Calendario del mes siguiente de realizada la Toma de Posesión, 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 el Aeropuerto, 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.**

* 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.
  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.
  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 del 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 el 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**

* 1. El CONCESIONARIO y CORPAC declaran y garantizan que las siguientes declaraciones son ciertas y correctas en todos sus extremos:
  2. 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.
  3. Que cuentan con todas las autorizaciones necesarias para suscribir el presente Convenio.
  4. El CONCESIONARIO y CORPAC declaran expresamente conocer el texto del Contrato de Concesión y sus Anexos.
  5. 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 del inicio de la Explotación y durante toda la vigencia del Contrato de Concesión, la operación del Aeropuerto no se vea afectada.
  6. 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.
  7. 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.
  8. 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

**Vigésimo octavo: Compromisos del MTC y la DGAC.**

* 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.
  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.
  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.
  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.
  5. La DGAC convocará al CONCESIONARIO para la elaboración de cualquier Plan Nacional de su competencia que involucre al Aeropuerto.

**Vigésimo noveno: Incumplimiento del Convenio.**

* 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.
  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: De las modificaciones al Reglamento de Uso del Aeropuerto.**

* 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 primero: Seguros**

* 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.

**Trigésimo segundo: Ruidos**

* 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.
  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 tercero: De la Calidad**

* 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 en el Aeropuerto.

* 1. 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.
  2. 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 las leyes aplicables sobre la materia.
  3. 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
  4. La presente obligación se extiende a cualquier proveedor, contratista, trabajador, empleado de CORPAC y del CONCESIONARIO.

**Trigésimo cuarto: Responsabilidades**

* 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.
  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.
  3. 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.
  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 quinto: Vigencia del Convenio**

* 1. El presente Convenio entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción y terminará con la Caducidad de la Concesión.

**Trigésimo sexto: Legislación.**

* 1. Las Partes establecen que el presente Convenio se regirá por la **L**ey **P**eruana.

**Trigésimo séptimo: Idioma**

* 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 octavo: Solución de conflictos y controversias**

* 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.
  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:
  3. 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.
  4. 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.
  5. El arbitraje se desarrollará en la ciudad de Lima.
  6. Las Partes renuncian a la interposición del recurso de apelación del laudo arbitral que se emita.
  7. 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.
  8. Sobrevivencia. Las disposiciones de la presente Cláusula sobrevivirán a la resolución o terminación del presente Convenio.

**Trigésimo noveno: Domicilio**

* 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:

Nº Fax:

Atención: Gerencia General

A **CORPAC**:

Dirección: Av. Elmer Faucett S/N Aeropuerto Internacional Jorge Chavez- Edifício Radar- Zona Sur

Callao

Atención: Gerencia General

* 1. 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: Interpretación del Convenio**

* 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.
  2. Todas las referencias en el presente Convenio a una cláusula o numeral, hacen referencia a la cláusula o numeral correspondientes en este Convenio.
  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.
  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 primero: No renuncia a derechos**

* 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 segundo: Interpretación**

* 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 tercero: Modificaciones al Convenio**

* 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 quince (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 quince (15) días calendarios se entenderá denegada la misma.

**Cuadragésimo cuarto: Devolución de Bienes al MTC**

* 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 2011

**Anexo 10 - Apéndice 2**

**Planos de las áreas que se entregarán en uso a CORPAC S.A.**

**Anexo 11**

Términos de Referencia para la elaboración de la Evaluación Preliminar de Impacto Ambiental **[[2]](#footnote-3)**

**I. Datos generales del titular y de la entidad autorizada para la elaboración de la Evaluación Preliminar**

1.1. Nombre del proponente (persona natural o jurídica) y su razón social.

Número de Registro Único de Contribuyentes (RUC):

Domicilio legal:

Calle y Número:

Distrito:

Provincia:

Departamento:

Teléfono:

Fax:

Correo electrónico:

1.2. Titular o Representante Legal

Nombres completos:

Documento de identidad N°:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

En caso de ser el representante legal, deberá acreditarse mediante documentos legalizados.

1.3 Entidad encargada de la elaboración de la Evaluación Preliminar:

1.3.1 Persona Natural

Nombres y Apellidos:

RUC:

Profesión:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

1.3.2 Persona Jurídica

Razón social

RUC:

Número de Registro en la DGASA - MTC:

Profesionales:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

**II. Descripción del Proyecto**

2.1. Datos generales del proyecto.

Nombre del proyecto:

Tipo de proyecto a realizar: nuevo ( ) ampliación

Monto estimado de la Inversión:

Ubicación física del proyecto:

Dirección:

Av., Calle, Jr. y Número:

Zonificación (según uso de suelo) distrital o provincial:

Parque o área industrial[[3]](#footnote-4)

(si corresponde):

Distrito:

Provincia:

Departamento:

Superficie total y cubierta (Ha, m2), especificando su destino o uso (construcción, producción, administración, logística, manteniendo, servicios generales, ampliación, otros.).

Tiempo de vida útil del proyecto:

Situación legal del predio: compra, venta, concesión, otro.

Anexar

* + - Copia de Habilitación/es Correspondiente/s y documentación que acredite la Zonificación y la inscripción en Registro Público.
    - Croquis de ubicación del predio a escala 1: 5000
    - Planos con diseño de la infraestructura a instalar y/o existente (en caso de solicitar ampliación).
    - Planos de edificaciones existentes

2.2 Características del proyecto[[4]](#footnote-5)

Toda la información declarada en este apartado, cuando se trate de proyectos nuevos, deberá dividirse en:

Etapa de planificación

Detallar las actividades previas que se desarrollarán antes de la etapa de construcción del proyecto, tales como desbroce, desbosque, demolición, movimiento de tierras, entre otras.

Etapa de construcción

Detallar las instalaciones y actividades a desarrollarse, así como el plazo previsto para su ejecución. Desarrollar las diferentes etapas del proceso constructivo mediante diagramas de flujos, señalar como parte de las entradas, los requerimientos de maquinaria, equipos, uso de agua, combustible, energía, personal entre otros; y en la salida, los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, entre otros.

Describir la infraestructura actual y futura.

Etapa de operación

Detallar los procesos, subprocesos y actividades necesarios para obtener el producto y/o productos del proyecto.

Detallar mediante diagrama de flujo, los requerimientos de recursos naturales, insumos, equipos, maquinarias, personal, energía requeridos para cada proceso y subproceso y para cada producto y/o subproducto. Señalar los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, radiaciones, y otros que se generarán en cada uno de los procesos y subprocesos.

Etapa de mantenimiento

Detallar las actividades necesarias durante la etapa de mantenimiento o mejoramiento del proyecto de inversión.

Etapa de abandono o cierre

Detallar las actividades que se van a desarrollar en la etapa de cierre.

Desarrollar mediante diagrama de flujo los requerimientos de maquinaria, equipos energía y personal que se requerirán, y los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, y entre otros que se producirán.

Señalar los programas para restituir el área a sus condiciones originales (de ser pertinente).

MODELO DE DIAGRAMA DE FLUJO

Recursos

Insumos

Equipos

Maquinarias

Energía

Personal

PROCESO / SUBPROCESO

Efluentes

Residuos sólidos

Emisiones

Ruido. Vibraciones

2.2.1 Infraestructura de servicios:

Señalar si el lote o terreno donde se va a desarrollar el proyecto cuenta con:

Red de agua potable

Sistema de alcantarillado

Red eléctrica

Red de gas natural

Sistema municipal de captación de aguas de lluvia

2.2. Vías de acceso:

Señalar si existen vías de acceso principales o secundarias para llegar el emplazamiento del proyecto, indicar si son asfaltadas, afirmadas, u otras; así como su estado de conservación.

2.2.3 Materias Primas e insumos:

Recursos Naturales:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos, recursos naturales que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

Tipo de recursos naturales

Recurso Natural Cantidad (día/semana/mes/año) Unidad de Medida (Kg., t, L, m3)

Materia Prima:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos insumos químicos como materia prima.

Materia Prima

Criterio de peligrosidad

Producto Químico Nombre comercial CAS# Cantidad mensual Kg., t, m3 Inflamable Corrosivo Reactivo Explosivo Tóxico

Nota: Adjuntar MSDS Hoja de Seguridad de las sustancias químicas a usar.

Nota: Para declarar el insumo químico se refiere a la Ley N° 28256, su reglamento y modificatorias.

Señalar, la forma cómo los productos químicos van a ser transportados y la forma de almacenamiento y medidas establecidas para su manipulación.

Insumos Químicos:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos insumos químicos para la obtención de productos o subproductos

Insumos Químicos

Propiedades

Producto químico (nombre comercial) ingredientes activos CAS # Cantidad mensual Kg., t, m3 Inflamable Corrosivo Reactivo Explosivo Tóxico

Nota: Adjuntar MSDS Hoja de Seguridad de las sustancias químicas a usar.

Nota: La información sobre insumos químicos consignada se refiere de acuerdo a la Ley N° 28256, su reglamento y modificatorias.

Señalar, la forma cómo los productos químicos van a ser transportados y la forma de almacenamiento y medidas establecidas para su manipulación.

2.2.4 Procesos

Señale las etapas de los procesos y subprocesos que desarrollará el proyecto señalando en cada uno de ellos, la materia prima, los insumos químicos, la energía, agua, maquinaria, equipos, etc. que se requerirán.

Etapas del Proceso y subprocesos

Material prima Insumos químicos Energía Agua Maquinaria Equipos

Proceso/subproceso Cantidad Unidad de medida Kw hora M3/seg Tipo de combustión Tipo de combustión

Se deberá adjuntar los diagramas de flujo de los procesos y subprocesos

Se deberá señalar el periodo de producción: diario, semanal, mensual, anual en h/día/mes/año

2.2.5 Productos Elaborados

Deberá señalar los estimados de la producción total anual y mensual de cada producto (Litros, Kilogramos, unidades, etc.).

2.2.6 Servicios

Para el desarrollo del proyecto se requerirá (especificar de ser el caso otros servicios considerados):

Agua

Consumo caudal (m3/seg.) diario, mensual, anual

Fuente:

Red de agua potable

Superficial (río, canal de riego)

Subsuelo

Electricidad

Consumo mensual

Potencia requerida

Fuente

Red de distribución

Fuente propia (generación hídrica, térmica (diesel, gas)

En el caso de utilizar combustibles, señalar la forma de almacenamiento y sus medidas de seguridad

2.2.7 Personal

Señale la cantidad de personal que trabajará en el proyecto:

Etapa de construcción

Etapa de operaciones

Etapa de mantenimiento

Total

Personal de permanente:

Personal temporal

Turnos de trabajo

Señalar si el personal trabajará en campamentos o se desplazará diariamente a su domicilio. Si es en campamento, indicar el tiempo de permanencia en el proyecto.

2.2.8 Efluentes y/o Residuos Líquidos

Efectuar diferenciación entre fuentes de aguas, residuos líquidos domésticos y residuos líquidos industriales.

Señalar el caudal diario, semanal, mensual, anual.

Señalar las características que tendrá el efluente

- Características químicas

- Características físicas

- Nivel de toxicidad

Señalar si el proyecto contempla la construcción de sistema de tratamiento primario, secundario, terciario.

Nota: (En caso de contar con planta de tratamiento, señalar en plano la ubicación prevista para la planta de tratamiento, así como especificaciones de su diseño y calidad del efluente.)

Los residuos líquidos serán dispuestos en:

Sistema de alcantarillado

Pozo séptico o subsuelo

Acequia de regadío

Cauce de río

Laguna, lago, océano

2.2.9 Residuos Sólidos

Efectuar una caracterización de los residuos sólidos que se estima se generaran (domésticos, industriales, tóxicos, peligrosos), señalando las cantidades aproximadas.

Estado:

Sólido: cantidad, características físicas y químicas

Semisólido: volumen, características físicas y químicas

Sistemas de almacenamiento y tratamiento dentro de las instalaciones

Destino final previsto

Forma de transporte a destino final

2.2.10 Manejo de Sustancias Peligrosas

Señalar si el proceso productivo utilizará sustancias peligrosas, 6 producto del proceso, se generarán sustancias peligrosas

Indicar el tipo de sustancias.

Cantidades.

Características.

Indicar el tipo de manejo que se dará a estas sustancias, así como su disposición final.

2.2.11 Emisiones Atmosféricas.

Señalar los equipos y maquinarías que generarán emisiones gaseosas, fuentes fijas y fuentes móviles.

Estimar volumen de emisiones (olores, humas, material particulado, gases, composición química) en función al tipo de proceso o subproceso, al uso de combustibles que utilizarán las maquinarias y equipos (tipo de combustible que utiliza y consumo diario)

Para conocer el grado de dispersión de las emisiones atmosféricas, se deberá conocer las características climáticas de la zona para determinar cómo se comportará la pluma de dispersión.

Especificar si como parte del proceso productivo se generarán emisiones difusas.

Señalar los sistemas de tratamiento a implementar para reducir emisiones de las fuentes fijas y móviles

2.2.12 Generación de Ruido

Señalar si se generará ruido en los procesos o subprocesos del proyecto, indicar las fuentes de generación y el nivel de decibelios previstos.

Señalar los medios que se utilizaran para tratar los ruidos.

2.2.13 Generación de Vibraciones

Señalar si se generará vibraciones en los procesos y subprocesos del proyecto, indicar las fuentes de generación. Su intensidad, duración y alcance probable.

Señalar los mecanismos para tratar las vibraciones

2.2.14 Generación de Radiaciones

Señalar si se generaran algún tipo de radiaciones en los procesos y subprocesos del proyecto. Señalar los sistemas de tratamiento para controlar las emisiones

2.2.15 Otros tipos de residuos.

Especificar cualquier otro tipo de residuos que generará el proyecto y los mecanismos para controlarlos.

El proponente deberá revisar la legislación nacional correspondiente, así como los limites máximos permisibles sectoriales y estándares de calidad ambiental para los numerales 9 al 16 y si no existiera regulación nacional, usar como referencia los establecidos por instituciones de derecho internacional público con la finalidad de determinar si el proyecto se desarrollará en niveles por debajo de los máximos permisibles.

**III. Área de influencia del proyecto**

El Área de Influencia de un Proyecto es aquella porción de territorio, compuesta por elementos bióticos, abióticos y por población humana en diferentes formas de organización y asentamiento, que podrían ser afectados positiva o negativamente por la ejecución y puesta en funcionamiento de un determinado proyecto. Incluye el territorio adyacente a la obra, así como los espacios socioeconómicos y culturales vinculados a dicho territorio o al servicio que brinda la obra. Los criterios técnicos empleados para la delimitación de las áreas de influencia, deben ser incluidos en las descripciones correspondientes.

3.1. Definición de área de influencia directa

El Área de Influencia Directa (AID) lo constituye aquel territorio que, adicionalmente a los posibles impactos sociales, económicos, políticos y culturales, podrían experimentar impactos en su medio físico y biótico provocados por la ejecución de la obra, ya sea porque la actividad se desarrollará en un área cercana al espacio urbano en el cual se brindarán servicios, extraerán recursos, se instalarán temporal áreas auxiliares, entre otras actividades.

3.2. Definición de área de influencia indirecta

El Área de Influencia Indirecta (AII) lo constituye aquel territorio cuya población no es impactada por los trabajos en la obra o sus áreas auxiliares, pero sin embargo, experimentarán impactos, negativos o positivos, por efecto de determinadas dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales que confluyen o son provocadas por el uso que se le dé a la obra luego de concluido el proyecto. Áreas Naturales Protegidas Si el proyecto portuario se superpusiera a Áreas Naturales Protegidas o a sus zonas de amortiguamiento, se deberá tener en cuenta las exigencias establecidas en el Artículo 95º del Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas (Decreto Supremo Nº 038-2001-AG), así como por los lineamientos y zonificación contemplados en los respectivos Planes Maestros de cada ANP.

**IV. Aspectos del medio físico, biótico, social, cultural y económico**

Efectuar una caracterización del medio físico, biótico, social, cultural y económico del ámbito de influencia del proyecto.

4.1 Diagnóstico del Medio Físico

Presentar la información correspondiente a las condiciones actuales del aeropuerto en aire, agua, ruido, suelos y residuos (sólidos y líquidos). Se deberá respetar los decretos supremos referidos a los límites máximos permisibles y estándares de calidad ambiental. La línea de base caracterizará los siguientes componentes:

Componente terrestre.

Cima

Calidad del aire y ruido

Calidad del agua

Geología y morfología

Suelos y riesgos naturales

Residuos sólidos y efluentes líquidos

Entre otros

4.2. Diagnóstico del Medio Biótico

Caracterización de la flora y fauna, para lo cual se deberá tener en cuenta los Decretos Supremos Nº 034- 2004-AG y el 043-2006-AG referidos a la categorización de especies de fauna y flora en peligro respectivamente.

4.3. Diagnóstico del Medio Socioeconómico y Sociocultural

Componente Socio económico

Descripción del Medio Socio Económico:

Vías de acceso al área del proyecto

Contexto Económico:

Principales indicadores económicos del AID (PEA, nivel de ingresos, empleo)

Principales actividades económicas relacionadas al proyecto (tanto actual como potencial), exportación e importación.

Indicadores de desarrollo del AID

Principales Actores e intereses vinculados al Proyecto.

Se recomienda que la información debe ser actualizada y provenir de fuentes especializadas, entre las que se tiene Instituciones como: SERNANP, SENAMHI, DIGESA, Ministerio de Cultura, Instituto Geofísico del Perú, etc. De no contar con información suficiente se debe proceder a ejecutar el levantamiento de la información de campo.

En caso se prevean afectaciones a propiedades de terceros (p.e. ampliación de vías de acceso), se deberá incluir la identificación de afectados considerando las fichas socioeconómicas y la magnitud de la afectación. En función de ésta, se podrá elaborar o incluir un plan de compensación específico.

**V. Plan de Participación Ciudadana**

El titular deberá elaborar el “Plan de Participación Ciudadana”, tomando en consideración las disposiciones establecidas en las Resolución Directoral N° 006-2004-MTC/16, Resolución Viceministerial N° 1079-2007-MTC/02, el Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM y el Titulo IV del D. S. N° 002-2009- MINAM, según corresponda.

**VI. Identificación y Evaluación de Pasivos Ambientales**

Los pasivos ambientales son impactos negativos de larga duración generados por las actividades desarrolladas en el aeropuerto, los cuales se identificarán de acuerdo a las operaciones que se ejecutan en el aeropuerto. Algunos de los cuales podrían ser:

Sedimentos contaminados

Lozas contaminadas

Depósitos de material particulado

Efluentes

Lo mencionado no es restrictivo. El método utilizado para la descripción de pasivos ambientales deberá definir los parámetros a ser empleados en la evaluación.

Un pasivo es un daño ambiental o impacto no mitigado. El pasivo ambiental, se limitará a los procesos de degradación críticos que ponen en riesgo el proyecto, sus usuarios, las áreas y poblaciones cercanas al AI. Entre algunas situaciones, no excluyentes, que vienen a constituir los pasivos ambientales tenemos planes de arborización mal ejecutado, contaminación de suelos por hidrocarburos, entre otros. Para la identificación de los pasivos ambientales se desarrollará una metodología que complemente su evaluación, la misma que deberá incluir una ficha de caracterización incluyendo fotografías.

**VII. Descripción de los posibles impactos ambientales**

Se deben identificar los impactos potenciales positivos y negativos en las diferentes etapas (construcción, operación y cierre) y, de ser posible deberán ser cuantificados.

La evaluación buscará predecir los impactos socio-ambientales del proyecto, incluyendo situaciones de riesgo. Esta evaluación se desarrollará de manera secuencial empleando para ello matrices cuantitativas y cualitativas para la identificación y evaluación de los impactos 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. En lo que se refiere a los aspectos sociales debe de desarrollarse lo relacionado a seguridad y salud, empleo, tránsito vehicular y peatonal, economía, conflictos sociales y alteración de otras obras.

**VIII. Medidas de prevención, mitigación o corrección de los impactos ambientales**

Señalar las medidas a implementar para mitigar los impactos ambientales identificados

Medidas de prevención, mitigación o corrección

CONSTRUCIÓN OPERACIÓN MÁNTENIMIENTO CIERRE

8.1 Medidas de Seguimiento y Control

Desarrollar el Plan de seguimiento y control para las medidas de mitigación establecidas, así como el monitoreo de los residuos líquidos, sólidos, gaseosos, que permitan verificar cumplimiento de la legislación nacional correspondiente.

8.2 Medidas de Contingencias

Indicar los planes de contingencia que se implementarán para controlar los riesgos.

8.3 Señalización Ambiental

Éste deberá incluir señales de protección ambiental, señalización de trabajos temporales y mantenimiento de tránsito en las zonas urbanas de las localidades donde deba circular los equipos de obra. Además, se deberá proponer señales ambientales de carácter permanente (seguridad, información y concientización ambiental, etc.). Dentro de las señalizaciones se pueden considerar:

Letreros de advertencia Letreros de advertencia para zonas de excavación Letreros para la circulación de vehículos y maquinaria pesada

Letreros de protección del medio ambiente

8.4. Medidas de Seguimiento y/o Monitoreo Ambiental

Orientado a verificar la aplicación oportuna de las medidas de mitigación y la eficacia de las mismas, cumplimiento de las normas de prevención ambiental, monitoreo de la calidad del aire y niveles de ruido, y monitoreo de la calidad del agua; así como de los impactos a mediano y largo plazo; tanto en los sectores de construcción, de operación, como de mantenimiento. También, para detectar otros impactos no identificados que se puedan producir en la etapa de construcción de las áreas concesionadas. Cumplimiento del cronograma de obras y de medidas socio-ambientales y costos para la implementación de las acciones de seguimiento y control.

8.5 Medidas de Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos

La mitigación de impactos creados por la disposición de residuos sólidos y líquidos generados por la construcción y operación del proyecto debe ser descrita. Se busca disponer adecuadamente los residuos sólidos y líquidos provenientes de el/los terminales y buques a fin de evitar la contaminación del aire, el agua y el riesgo de enfermedades.

Proponer los sistemas de tratamiento de los desechos y aguas residuales, garantizando medios adecuados de descarga de residuos. Se debe tener especial cuidado con los residuos sólidos que no son biodegradables (latas de conservas, botellas de plástico, vidrios, bolsas de plástico, baterías, pilas, y otros tipos de materiales peligrosos, etc.) los cuales deben ser seleccionados, acopiados y transportados para su tratamiento, reciclaje y/o disposición en los rellenos sanitarios. Se debe tener en cuenta que para la disposición final de los residuos, se deberá cumplir con la normativa ambiental vigente.

8.6 Medidas de los Asuntos Sociales

El programa de asuntos sociales está dirigido tanto a facilitar la relación entre el Contratista a cargo de la obra y las población local, como a generar beneficios a los pobladores (a través de la generación de puestos de trabajo de carácter temporal, entre otros) Para tal fin, se plantea el desarrollo diseño y ejecución de como mínimo las siguientes actividades:

8.6.1 Relaciones Comunitarias

Este sub programa está enfocado, primero, a la elaboración y cumplimiento de un código de conducta para los trabajadores y subcontratistas; segundo, al establecimiento de mecanismos de comunicación e información entre la empresa y los pobladores; tercero, a crear y aplicar mecanismos de prevención y resolución de conflictos y alerta temprana. Este sub programa deberá proponer el detalle de los mecanismos eficaces para la coordinación y comunicación entre las diferentes gerencias y el área encargada de la aplicación de este sub programa. En primer lugar, se deberán Identificar las organizaciones más representativas de la población local que podrían participar en la gestión socio ambiental del proyecto y, en segundo lugar, se deberá formar un comité de gestión ambiental del Plan de Manejo Ambiental que participe en el proceso de gestión socio ambiental del Proyecto.

8.6.2 Contratación de Mano de Obra Local

Se implementarán mecanismos para la convocatoria, empadronamiento y contratación del máximo posible de residentes locales. Para estos fines, se debe establecer lo siguiente: Conocer las necesidades de mano de obra de la empresa, identificación de la presencia de organizaciones representativas que faciliten la contratación de mano de obra, diseño de mecanismos de convocatoria de acuerdo con las características socio culturales de la población local urbana y utilizando los medios de comunicación apropiados a la zona.

**IX. Medidas de Cierre o Abandono**

Describir las acciones a realizar, cuando se termine el proyecto, indicando los recursos considerados (incluido el tiempo previsto para su ejecución).

**X. Costos ambientales**

En este ítem se detallará el presupuesto, costos de las actividades ambientales y se definirán los plazos de ejecución considerados las medidas planteadas en los numerales VIII y IX.

**XI Cronograma de Ejecución**

Presentar el cronograma de ejecución de las medidas planteadas en los numerales VIII y IX, señalando la periodicidad de los informes a presentar, así como la ejecución de los monitoreos previstos.

De ser factible, presentar esta información en un diagrama Gantt.

**XII. Presupuesto Implementación**

Se deberá entregar el presupuesto establecido para la implementación de las medidas propuestas en los numerales VIII y IX. Este deberá estar acorde con el cronograma de ejecución.

**XIII Conclusiones y recomendaciones**

Anexos:Constituidos por documentos complementarios relacionados al tema socio ambiental.

**Anexo 12**

**Propuesta Técnica**

**Anexo 13**

**Propuesta Económica**

**Anexo 14**

**Anexo 15**

**Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión**

Lima, .........**(1)** de ....................**(2)** de 2011

Señores

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

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 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente) para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas de la celebración del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (en adelante “el Contrato”).

La presente fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

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 16**

**Modelo de Carta Fianza de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras**

Lima, .........**(1)** de ....................**(2)** de 2011

Señores

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

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 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de CONCEDENTE 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 nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (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 17**

**Testimonio de la Constitución del CONCESIONARIO**

**Anexo 18**

**Lugar de Origen de los Accionistas del CONCESIONARIO**

**Anexo 19**

**Porcentaje de Participación de los Accionistas del CONCESIONARIO**

**Anexo 20**

**Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo**

El Plan Maestro de Desarrollo del AICC debe incluir un estudio de planificación general para el 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.

**Principales consideraciones del Plan Maestro de Desarrollo**

El Plan Maestro de Desarrollo deberá contener todos los elementos necesarios para la correcta explotación del AICC, brindando al Estado una adecuada solución de infraestructura acorde a las necesidades de la región Cusco. Dentro de las principales consideraciones que se deberán incluir en el Plan Maestro se encuentran las siguientes:

* Correspondencia con las normas nacionales e internacionales: El Plan Maestro debe orientar a que el AICC cumpla con las normas internacionales relacionadas con el ámbito aeronáutico, aplicando las normas y recomendaciones de las organizaciones internacionales competentes, tales como OACI, IATA, FAA, etc. con el fin de asegurar condiciones operativas óptimas y elevados estándares de seguridad. Asimismo, deberá cumplir con la normativa nacional vigente que corresponda.
* Niveles de calidad del servicio: Se deberá asegurar la prestación de elevados niveles de calidad de servicio. Para tales efectos, la capacidad de la infraestructura deberá resultar acorde con la demanda de tráfico proyectada.
* Flexibilidad y posibilidad de ampliaciones futuras: Cada uno de los diseños de los subsistemas que compongan el AICC, según el Plan Maestro de Desarrollo, deberán diseñarse de acuerdo a criterios de flexibilidad, a fines de poder adecuarse a variaciones de la demanda y garantizar que su ampliación en el tiempo no imponga límites a las necesidades de desarrollo de los demás componentes del AICC. La realización de las obras previstas deberá permitir su ejecución en fases sucesivas en función de los incrementos del tráfico aéreo.
* Inclusión de vínculos existentes: Se debe tomar en consideración los vínculos externos impuestos al desarrollo del AICC, tanto de naturaleza física como logística. Los principales elementos vinculantes están ligados a las características del emplazamiento del nuevo AICC, la infraestructura de transporte que se encuentra cerca al perímetro del aeropuerto, las características topográficas del terreno, entre otros.
* Estándares tecnológicos: En la definición de todas las inversiones en infraestructura y equipamiento es necesario considerar el uso de los más modernos criterios para el diseño del proyecto, tanto en materia de estructuras (materiales, tecnologías de construcción, arquitectura de vanguardia, etc.) como de instalaciones (sistemas de climatización, automatización, telecomunicaciones, información sobre los vuelos, control de los accesos, etc.) con el fin de proponer intervenciones que presenten adecuados estándares tecnológicos y garanticen la máxima confiabilidad.
* Propuestas de actividades comerciales: Se deberá indicar aquellas áreas destinadas a la actividad comercial de diversa índole, siendo ésta compatible con la actividad aeronáutica y el entorno del aeropuerto.
* Adecuada imagen del nuevo AICC: El nuevo aeropuerto se destinará tanto al ámbito nacional como internacional, por lo que deberá proponerse un diseño que se integre al ambiente natural y cultura del país, brindándole al nuevo aeropuerto una imagen de eficiencia, ordenamiento, fiabilidad e “identidad peruana”, adecuada a la función de “*puerta de entrada”* al Perú.

**Estructura tentativa del Plan Maestro de Desarrollo**

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 aeroportuaria o la ampliación del AICC, 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 distrititos 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 21**

**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

1. Metrados
2. Presupuestos
3. Valores Referenciales
4. Análisis de Precios Unitarios
5. Calendario de avance de obra
6. Cronograma valorizado
7. 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 22**

**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 5.12.4 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:

1. Los bienes muebles a ser devueltos por elCONCESIONARIOal 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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
5. 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.
6. En caso transcurriera el plazo de tres (03) meses sin que el CONCEDENTErecibiera 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.
7. 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.
8. En todo lo no previsto en éste Anexo será de aplicación lo señalado en el REGLAMENTO.

**Anexo 23**

**Apéndice 1**

**CONTRATO DE GESTIÓN Y OPERACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALEJANDRO VELASCO ASTETE DEL CUSCO (AIVA)**

Señor Notario:

Sírvase extender en su registro de Escrituras Públicas, una en la que conste el Contrato de Gestión y Operación del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete del Cusco (en adelante, el “Contrato”) que celebran la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación, (en adelante, CORPAC), con domicilio en \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, Perú, debidamente representado por \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, con DNI N° \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, debidamente facultado por N° \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, de fecha \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, y de la otra parte, la empresa \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, (en adelante, OPERADOR), con domicilio en \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, República del Perú, debidamente representado por \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, identificado(s) con \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, debidamente facultado(s) al efecto por \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

ANTECEDENTES

Mediante Ley N° 27528, publicada el 11 de octubre de 2001, se creó el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, a cargo de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI.

De acuerdo a lo señalado en la misma norma se declaró de necesidad y utilidad pública y de la más alta prioridad para el Estado, el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero, en la provincia de Urubamba del departamento del Cusco.

El Artículo 4° de la citada ley autorizó a la COPRI la entrega en Contrato al sector privado para la construcción, operación y explotación del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, con los mecanismos y procedimientos establecidos.

Por el Decreto Supremo Nº 027-2002-PCM, se dispuso la absorción de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y de la Gerencia de la Comisión Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERÚ, por la Dirección Ejecutiva FOPRI, pasando a denominarse esta entidad Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.

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 – PRO INTEGRACION.

El 07 de julio de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco, el mismo que fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el día 16 de julio de 2010.

El 27 de agosto de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó aprobar las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Contrato del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Con fecha 31 de agosto de 2010 se publicaron las Bases y se llevó a cabo la convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en Contrato del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

Con fecha \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, el Comité adjudicó la buena pro a la empresa \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, que constituyó al OPERADOR; acuerdo con las leyes de la República del Perú.

Mediante \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ se autorizó al señor \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ para que en representación de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial -CORPAC S.A.- suscriba el presente Contrato.

CORPAC S.A. es la empresa estatal del Sector Transportes y Comunicaciones, donde el cien por ciento de las acciones son de propiedad del Estado, organizada como sociedad anónima y encargada de administrar la infraestructura aeroportuaria y los aeropuertos de la República del Perú; dicha infraestructura a su cargo es de alcance nacional, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto Supremo N° 019-2007-MTC.

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:

|  |  |
| --- | --- |
|  | **“Acta de Entrega de Bienes”,** es el documento suscrito por el OPERADOR y CORPAC, mediante el cual se deja constancia que el OPERADOR ha recibido los Bienes para su Explotación, a la Toma de Posesión. |
|  | **“Acta de Recepción”,** es (son) el (los) documento(s) y anexos suscrito(s) por CORPAC y el OPERADOR mediante el cual se deja constancia de la recepción de las obras producto del Mejoramiento y Equipamiento, y que los mismos se encuentran conforme a lo exigido en el Contrato. |
|  | **“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. |
|  | **“AICC”,** está referido al nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco. |
|  | **“Aeropuerto o AIVA”,** es el acrónimo del Aeropuerto Internacional “Alejandro Velasco Astete” de la ciudad del Cusco, que es entregado al OPERADOR por CORPAC para su Explotación. |
|  | **“Año Calendario”,** es el periodo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive. |
|  | **“Año(s) Contractual(es)”,** cada periodo de doce (12) meses, del 01 de enero al 31 de diciembre, con excepción del primer Año Contractual, el mismo que comenzará en la Fecha de Suscripción de Contrato y terminará el 31 de diciembre del mismo año.  El último Año Contractual comenzará el 01 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Suscripción de Contrato. |
|  | **“Autoridad Ambiental Competente”,** es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales – DGASA o la entidad que lo sustituya en el desempeño de sus funciones. |
|  | **“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. |
|  | **“Autorización de Funcionamiento”,** es la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que CORPAC pueda operar el Aeropuerto de acuerdo con las Leyes Aplicables. |
|  | **“Bases”,** es el documento emitido por el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACION que fijó los términos bajo los cuales se desarrolló el Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco. Incluye sus formularios, anexos, apéndices y circulares de las mismas emitidas por el Comité. |
|  | **“Bienes”,** son los bienes y edificaciones que integran el Aeropuerto, incluyendo las Obras que el OPERADOR efectúe dentro del Aeropuerto, así como el Equipamiento que adquiera durante la vigencia del Contrato, y que están destinados para su Explotación por parte del OPERADOR. Los Bienes serán devueltos y/o entregados a CORPAC al término de la Contrato. Los Bienes no incluyen aquellos bienes destinados a la prestación de los Servicios No Aeroportuarios. |
|  | **“Cargos de Acceso”,** es la contraprestación monetaria que cualquier Usuario Intermedio está obligado a pagar a CORPAC 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. |
|  | **“Contraprestación”,** es el pago que el OPERADOR recibirá por parte de CORPAC, equivalente a los Ingresos Totales por la operación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios del AIVA. |
|  | **“Contrato”,** es el presente documento incluyendo sus anexos y apéndices, celebrado entre CORPAC y el OPERADOR, y que rige las relaciones entre las Partes durante su vigencia, así como cualquier otro documento que se integre a éste, incluyendo sus addendas o modificatorias. |
|  | **“Contrato de Acceso”,** es el documento que de acuerdo a lo establecido en el REMA especifica los Cargos de Acceso y otras condiciones. |
|  | “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 en 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. |
|  | “CORPAC”, es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. o la entidad que lo sustituya. |
|  | “DGAC”, es la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano de línea del sub-sector de Transportes del 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. |
|  | “DGASA”, es la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |
|  | **“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 Cusco. 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. |
|  | **“Días Calendario”,** son los días hábiles, no hábiles y feriados declarados no laborables. |
|  | **“Dólares” o “US$”,** es la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América. |
|  | “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. |
|  | “Empresa Bancaria”, son las entidades que se encuentran definidas en el Anexo N° 6 de las Bases, autorizados a emitir cartas fianzas para efectos de la Contrato. |
|  | “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. |
|  | “Empresa Subsidiaria”, es aquella empresa cuyo Control Efectivo es ejercido por la Empresa Matriz. |
|  | **“Empresas Vinculadas”,** son todas aquellas empresas relacionadas con el OPERADOR, 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, Subsidiaria o Matriz. |
|  | **“Equipamiento”,** sonlos equipos, sistemas eléctricos o mecánicos y electrónicos que adquiera el OPERADOR durante la vigencia del Contrato, necesarios para prestar los Servicios Aeroportuarios. |
|  | **“Estándares Básicos”,** se refiere a :   1. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- Aplicable a los aspectos relacionados al diseño, operación y planificación del Aeropuerto, facilitación y seguridad, conforme a lo señalado en los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional. 2. 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”.* 3. 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. 4. 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 del Aeropuerto, así como para fines comparativos de los resultados en relación a otros aeropuertos. 5. Transport Security Administration (TSA) Aplicable a los aspectos relacionados a los lineamientos de seguridad recomendados para el planeamiento, diseño y construcción del Aeropuerto. |
|  | **“Expediente Técnico”,** son los estudios de ingeniería que le corresponde desarrollar al OPERADOR sobre la base de la elaboración del Programa de Mejoramiento, que permitirá la ejecución y supervisión de las Obras y Equipamiento. |
|  | **“Fecha de Cierre”,** es el día y hora en que se suscribe el Contrato de Concesión del AICC. |
|  | **“Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato”,** es la fecha en la cual el OPERADOR realiza la Toma de Posesión de los terrenos que conforman el Aeropuerto. |
|  | **“Fecha de Suscripción de Contrato”,** es el día y hora en que se suscribe el presente Contrato. |
|  | **“Fideicomiso de Administración o Fideicomiso”,** Es el fondo constituido por el OPERADOR, cuyo patrimonio fideicometido estará conformado, entre otros, por los recursos provenientes de la Contraprestación. Se regula conforme a lo establecido en la Cláusula 9.6. |
|  | **“Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato”,** es la carta fianza bancaria otorgada por una Empresa Bancaria, que el OPERADOR entregará a CORPAC, 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. La referida carta fianza se incluirá como Anexo 11 del presente Contrato. |
|  | **“Gestión”,** es la administración y dirección del Aeropuerto que realizará el OPERADOR por orden y encargo de CORPAC |
|  | **“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. |
|  | **“Gobierno Nacional”,** Es el nivel de gobierno que ejerce el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la Constitución Política, su Ley Orgánica y la Ley de Bases de la Descentralización. |
|  | **“IATA”,** es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés. |
|  | “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. |
|  | **“Infraestructura Aeroportuaria”,** son las edificaciones, pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas, equipamiento e instalaciones y obras civiles que conforman el Aeropuerto, destinados a la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios. Incluye las áreas de Lado Aire, las edificaciones del terminal, estacionamiento vehicular y vías de acceso internas, entre otras. |
|  | **”Ingresos Regulados”,** son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte de CORPAC. |
|  | **“Ingresos No Regulados”,** son los ingresos facturados provenientes de los Servicios No Aeroportuarios prestados por el OPERADOR que se encuentran bajo el régimen de libre competencia, sean percibidos o devengados.. |
|  | **“Ingresos Totales”,** son los ingresos facturados provenientes de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios prestados por el OPERADOR en virtud del presente Contrato. |
|  | **“Inventarios”,** son los inventarios: inicial, anuales y final de los Bienes, elaborados y presentados conforme a los términos siguientes:   * “Inventario Inicial”: es el inventario de los Bienes con los que cuenta el OPERADOR al momento del inicio de la Operación. * “Inventario Anual”: es el listado de los Bienes con los que cuenta el OPERADOR a las fechas de cierre anuales de cada Año Contractual hasta el término de la vigencia del Contrato. * “Inventario Final”: es el listado de los Bienes con los que cuenta el OPERADOR a la fecha de término de la vigencia del Contrato. |
|  | **“Lado Aire”,** es el 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) de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado. |
|  | **“Leyes Aplicables”,** es el conjunto de disposiciones legales que regulan el Contrato en caso de vacío o con fines complementarios. Incluyen la 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. |
|  | **“Líbor”,** es la tasa a 180 días establecida por el Cable Reuter a la hora de cierre en la ciudad de Londres. |
|  | **“Mantenimiento”,** comprende las actividades necesarias que el OPERADOR deberá efectuar a partir del inicio de la Operación para conservar los componentes del Lado Aire e Infraestructura Aeroportuaria garantizando la confiabilidad y efectividad de los Bienes 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 el Aeropuerto. Comprende, aquellas actividades señaladas en el Apéndice 3 del Anexo 7.   + - * + “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 Periódico 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 7. * “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. |
|  | **“Mejoramiento”,** comprende el diseño y ejecución de las obras a cargo del OPERADOR en el Aeropuerto, destinadas a la prestación de Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios, para elevar el nivel y/o cualidades originales de la Infraestructura Aeroportuaria al momento de su construcción. |
|  | **“MTC”,** Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |
|  | **“Niveles de Servicio”,** son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el OPERADOR debe lograr y mantener durante la operación del Aeropuerto según se especifica en el Anexo 7 del presente Contrato. |
|  | **“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 OPERADOR. |
|  | **“Nuevo Sol”,** Es la moneda de curso legal en el Perú |
|  | **“Operación”,** es la prestación de los Servicios Aeroportuarios y No Aeroportuarios que se realizarán en el Aeropuerto por orden y encargo de CORPAC. |
|  | **“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 Apéndice 1 del Anexo 4 del presente Contrato. La responsabilidad por la ejecución de las Operaciones Principales corresponde al OPERADOR. |
|  | **“Operaciones Secundarias”,** son aquellos servicios distintos a las Operaciones Principales, que se encuentran detallados en el Numeral 2) del Apéndice 1 del Anexo 4 del presente Contrato, que pueden ser realizadas por el OPERADOR y/o por cualquier otra persona jurídica seleccionada por el OPERADOR, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Sétima del presente Contrato. |
|  | **“OPERADOR”,** es la sociedad concesionaria constituida por el adjudicatario de la Buena Pro de la Concesión del AICC, que suscribe el contrato de concesión con el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Contrato con CORPAC. |
|  | **“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. |
|  | **“Parte”,** es CORPAC o el OPERADOR, según sea el caso. |
|  | **"Partes",** son, conjuntamente, CORPAC y el OPERADOR. |
|  | **“Programa de Mantenimiento Periódico”,** es el documento que el OPERADOR deberá presentar a CORPAC a los quince (15) Días Calendario contados desde la Fecha de Entrada en Vigencia, 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. |
|  | **“Programa de Mejoramiento”,** es el documento que el OPERADOR podrá presentar a CORPAC, en el cual se detallará las inversiones previstas a ejecutarse con la finalidad de elevar el nivel y/o cualidades originales de la Infraestructura Aeroportuaria al momento de su construcción. |
|  | **“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 OPERADOR en lo que fuera de su competencia. |
|  | **“Proyecto Referencial”,** son las inversionesidentificadas que podrán ser ejecutadas en el Aeropuerto por el Operador. |
|  | “**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”. |
|  | **“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. |
|  | **“RETA”,** es el Reglamento General de Tarifas, aprobado por Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 043-2004-CD/OSITRAN, y sus modificatorias**.** |
|  | **“Requisitos Técnicos Mínimos**”**,** son aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el OPERADOR debe mantener para el Mantenimiento, Mejoramiento y operación del Aeropuerto, estipulados en el Anexo 7 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión favorable de CORPAC, en el marco de las necesidades de los Usuarios, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario. |
|  | **“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 del Aeropuerto, 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 del Aeropuerto, específicamente aquellas que se realizan en el Lado Aire del Aeropuerto. Los métodos y sus recomendaciones están normados por el Anexo 14 de la OACI y regulados por RAP 107. |
|  | **“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. |
|  | **“Servicios Aeroportuarios”,** son los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros, la carga y descarga de aeronaves, conforme las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias. |
|  | **“Servicios No Aeroportuarios”,** son los servicios adicionales que pueda brindar el OPERADOR y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros, la carga y descarga de aeronaves. |
|  | **“Tarifa”,** es la contraprestación económica que CORPAC 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. |
|  | **“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. |
|  | **“Toma de Posesión”,** es el acto mediante el cual el OPERADOR toma posesión de los Bienes entregados por CORPAC para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta de Entrega de Bienes, así como también su estado de conservación. |
|  | **“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”. |
|  | **“Usuario”,** es el Usuario Final y el Usuario Intermedio. |
|  | **“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 OPERADOR o por un tercero, de ser el caso. |
|  | **“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 |

CLÁUSULA SEGUNDA

NATURALEZA, OBJETO, MODALIDAD Y CARACTERES DEL CONTRATO

1. **Objeto**
   1. Por el presente Contrato, CORPAC otorga al OPERADOR, de manera exclusiva, la Gestión y Operación del AIVA.
   2. Las principales actividades y prestaciones que forman parte del Contrato y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del presente Contrato, son las siguientes:

a) Administrar y usar los Bienes, conforme lo regulado en la Cláusula Quinta del presente Contrato.

b) El mantenimiento, mejora y rehabilitación de los Bienes, según los términos de la Cláusula Sexta del presente Contrato.

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

1. **Caracteres**
   1. El Contrato es accesorio, de prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo y de ejecución continuada.

CLÁUSULA TERCERA

DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL OPERADOR Y DE CORPAC

1. Las Partes declaran y asumen las obligaciones que a continuación se establecen.
2. **Declaraciones de las Partes**
   1. EL OPERADOR garantiza a CORPAC que las siguientes declaraciones, a la Fecha de Suscripción de Contrato y después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:
3. El OPERADOR 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.
4. No es necesaria la realización de otros actos o procedimientos por parte del OPERADOR para autorizar la suscripción y cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme al presente Contrato.
5. Que no tiene impedimento de contratar conforme a lo normado por el Artículo 1366 del Código Civil, 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.

1. Que la Gestión y Operación en el Aeropuerto corresponderán al OPERADOR desde la Fecha de Entrada en Vigencia hasta la terminación del Contrato.
   1. CORPAC, por su parte, garantiza al OPERADOR, en la Fecha de Suscripción de Contrato, la veracidad de las siguientes declaraciones:
2. Que está debidamente autorizado conforme a las Leyes Aplicables para asumir las responsabilidades derivadas de este Contrato.
3. La suscripción, entrega y cumplimiento por parte de CORPAC de los compromisos contemplados en el Contrato, están comprendidos dentro de sus facultades, son conformes a las Leyes Aplicables. Ninguna otra acción o procedimiento por parte de CORPAC o cualquier otra entidad gubernamental es necesaria para autorizar la suscripción del Contrato o para el cumplimiento de las obligaciones de CORPAC contempladas en el mismo. De la misma manera, el o los representantes de CORPAC que suscriben el Contrato están debidamente autorizados para tal efecto.
4. Se ha cumplido con los actos administrativos, requisitos, exigencias y obligaciones necesarias para celebrar este Contrato y para dar debido cumplimiento a sus estipulaciones.
5. Que no existe leyes vigentes que impidan a CORPAC 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 de CORPAC.
6. Que los alcances de las estipulaciones en el Contrato han sido formulados sobre la base de las Leyes Aplicables.
7. 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 a la Gestión y Operación por parte del OPERADOR. En caso de presentarse pasivos o contingencias después de la Fecha de Suscripción de Contrato, cuyo origen se haya dado antes de dicha fecha, éstos serán asumidos por CORPAC previa evaluación y constatación por parte de éste.
8. Que, para efectos contractuales, las declaraciones, garantías y obligaciones asumidas por CORPAC en este Contrato no se verán afectadas por variaciones en las Leyes Aplicables.
9. Que, una vez que concesionario del AICC comunique el inicio de la etapa de explotación de dicho aeropuerto, CORPAC efectuará todos los trámites y gestiones respectivos para finalizar las Operaciones y cualquier otra operación de índole comercial que se lleven a cabo en el AIVA, con el objeto que el mencionado aeropuerto cese sus actividades de manera inmediata, permanente y definitiva.
10. **Constataciones en la Fecha de Suscripción del Contrato**
    1. A la Fecha de Suscripción del Contrato, el OPERADOR debe cumplir con lo siguiente:
11. El OPERADOR debe entregar copia legalizada de los poderes de sus representantes legales debidamente inscritos en la Oficina Registral correspondiente.
    1. CORPAC, por su parte, y en este acto, cumple con entregar lo siguiente:
12. Un ejemplar del Contrato debidamente, el cual entrará en vigencia en la fecha de Toma de Posesión.

CLÁUSULA CUARTA

DE LOS PLAZOS

1. **Vigencia del Contrato**

El Contrato entrará en vigencia en la fecha en la cual el Concesionario del AICC realiza la Toma de Posesión y se mantendrá vigente hasta la fecha en que dicho Concesionario comunique que se dará el inicio de la etapa de explotación del AICC; salvo que se produzca la caducidad de la Concesión.

1. **Suspensión de las obligaciones de las Partes** 
   1. Las obligaciones de las Partes podrán suspenderse a lo largo de toda la vigencia del Contrato, 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 al Aeropuerto, lo cual deberá estar sustentado en los informes técnico – legales correspondientes:
2. Fuerza mayor o caso fortuito, conforme estos conceptos son definidos por los numerales 15.5.1 y 15.5.3 de la Cláusula Décimo Quinta del Contrato; y el Código Civil de la República del Perú.
3. Destrucción parcial o total de los Bienes por causa no imputable al OPERADOR que impidan la prestación de los Servicios Aeroportuarios en las condiciones establecidas en el presente Contrato.
4. Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en los literales anteriores. El procedimiento a seguir será el que establezcan las Partes previamente.
   1. 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 Contrato. Para tal efecto, la Parte afectada con la ocurrencia del hecho deberá enviar una comunicación a su contraparte, 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. En caso la Parte 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.
   2. 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 por causa no imputable al OPERADOR quedarán automáticamente suspendidas desde la ocurrencia del evento de Fuerza Mayor y mientras dure dicho evento.
   3. La Fuerza Mayor o la destrucción parcial o total de los Bienes por causa no imputable al OPERADOR no liberará a las Partes del cumplimiento de las obligaciones que no sean afectadas por dichos eventos.
   4. La Parte que se vea afectada por un evento de Fuerza Mayor, dentro de los siete (7) Días siguientes de producido el evento o de haberse enterado, según sea el caso, deberá presentar a su contraparte, un informe sobre:

i) Los hechos que constituyen dicho evento de Fuerza Mayor; 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 OPERADOR 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 OPERADOR 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, CORPAC deberá seguir cumpliendo con las obligaciones establecidas en el Contrato.

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

**CLÁUSULA QUINTA**

RÉGIMEN DE BIENES

1. Durante la vigencia del Contrato, CORPAC mantendrá el derecho de propiedad de los Bienes. Sin perjuicio de ello, este Contrato es título suficiente para que el OPERADOR ejerza de manera exclusiva la Gestión y Operación del Aeropuerto y haga valer sus derechos frente a terceros.
2. El OPERADOR tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios, el Mejoramiento y Mantenimiento del AIVA, 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.
3. El OPERADOR está obligado a realizar las actividades de Mantenimiento Rutinario, Periódico y Correctivo dirigidas a preservar, durante el plazo de la Contrato, el estado de conservación y la naturaleza de los Bienes.
4. CORPAC será responsable frente al OPERADOR por cualquier reclamo, demanda u acción que terceros puedan interponer con relación a los Bienes, cuyo origen del reclamo haya ocurrido con anterioridad a la Toma de Posesión.
5. **De la Toma de Posesión**
   1. La Toma de Posesión del Aeropuerto se realizará en la misma fecha en que se realice la toma de posesión de los terrenos que conforman las áreas de la Concesión del AICC, de acuerdo a lo previsto en el contrato de concesión.
   2. En el acto de Toma de Posesión, CORPAC y el OPERADOR suscribirán el Acta de Entrega de Bienes en presencia de Notario Público que certifique la entrega de los mismos. En dicha acta se establecerán las condiciones generales de su entrega y la afectación específica al cumplimiento del objeto de la Contrato, así como otros aspectos de interés.
   3. Formará parte del Acta de Entrega de Bienes 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 Contrato, así como también se podrá incluir fotografías o esquemas.
   4. El Acta de Entrega de Bienes se suscribirá en dos (2) ejemplares originales, uno para cada una de las Partes.
6. **Régimen de los Bienes**

Los Bienes producto del Mejoramiento deberán ser inscritos por el OPERADOR en los registros correspondientes a nombre de CORPAC, dentro del plazo máximo de diez (10) meses de culminada su construcción o ejecución, con la conformidad de CORPAC y de remitida la información técnica correspondiente. La información técnica de los nuevos Bienes deberá ser remitida por el OPERADOR a CORPAC dentro de los tres (3) meses de culminado la ejecución del Mejoramiento. El OPERADOR adquirirá en forma automática el derecho de uso sobre los bienes producto del Mejoramiento desde que se encuentren disponibles.

Los Bienes producto del Mejoramiento ejecutados por el OPERADOR, materia de inscripción en el Registro de Predios correspondiente, los cuales se rigen por el Contrato, serán inscritos a favor de CORPAC.

1. **Defensas Posesorias**

El OPERADOR tiene la obligación de ejercer la defensa posesoria, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en las áreas del Aeropuerto, como en el caso de las actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros:

1. Defensa posesoria extrajudicial, utilizada para repeler la fuerza que se emplee contra el OPERADOR 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.
2. Defensa posesoria judicial, tales como interdictos y otras acciones judiciales para la que el OPERADOR deberá, en caso recaiga sobre los Bienes cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, entre otras, comunicar a CORPAC dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos judiciales que le permitan mantener indemne el derecho de CORPAC sobre los Bienes. CORPAC realizará sus mejores esfuerzos para coadyuvar al OPERADOR en dichos fines.

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

CLÁUSULA SEXTA

DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES

1. El OPERADOR será responsable del Mantenimiento y conservación de los Bienes, desde la Toma de Posesión y hasta el vencimiento de la Vigencia del Contrato, de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos que se establecen en el Anexo 7 del presente Contrato.

1. El OPERADOR efectuará las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 7 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 7.
2. Sin prejuicio a las actividades de Mantenimiento Rutinario a las que se encuentra obligado el OPERADOR, éste deberá ejecutar las actividades de Mantenimiento Periódico una vez aprobado el Programa de Mantenimiento Periódico.
3. EL OPERADOR, durante la vigencia del Contrato, deberá ejecutar el Programa de Mantenimiento Periódico. Dicho programa deberá ser presentado a CORPAC a más tardar a los quince (15) Días Calendario contados desde la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato. CORPAC 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 CORPAC, se entenderá denegado el programa.
4. Alternativamente, el OPERADOR, por razones técnicas y/u operativas, podrá revisar y/o modificar el Programa de Mantenimiento Periódico previamente presentado a CORPAC, dentro del plazo de vigencia del programa originalmente presentado, para lo cual adjuntará un informe mediante el cual se identifique y justifique las modificaciones realizadas.
5. En caso que a lo largo del Contrato se presenten fallas o imperfecciones en los Bienes e impidan el normal desarrollo de la gestión y operación y no permita mantener la seguridad operacional del AIVA, el OPERADOR deberá realizar las labores de Mantenimiento Correctivo.
6. **Supervisión de la Operación y el Mantenimiento**
   1. Corresponde a CORPAC efectuar las tareas de supervisión y fiscalización técnica de las obligaciones asumidas por el OPERADOR en el presente Contrato,,con el fin de verificar el cabal cumplimiento de los estándares y demás condiciones establecidas en el presente Contrato.

* 1. El OPERADOR deberá dar libre acceso a CORPAC para realizar sin obstáculos su labor.
  2. En caso de incumplimiento, CORPAC informará por escrito al OPERADOR las conclusiones de la fiscalización técnica, con especificación de aquellos problemas o defectos encontrados que no estén de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos.

1. **Plazos de Subsanación**

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

CLÁUSULA SETIMA

OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

1. **Derechos y Deberes del OPERADOR**
   1. La Operación del Aeropuerto por el OPERADOR constituye un deber, en la medida en que el OPERADOR está obligado a prestar los Servicios Aeroportuarios y los Servicios No Aeroportuarios a los Usuarios y mantener la operatividad de la Infraestructura Aeroportuaria, acorde con los Requisitos Técnicos Mínimos.
   2. Corresponde al OPERADOR administrar los Servicios Aeroportuarios de conformidad con los parámetros establecidos para tal efecto en el presente Contrato.
   3. El OPERADOR está obligado a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 7 del presente Contrato, cumplir con el Programa de Mantenimiento Periódico y el Programa de Mejoramiento, entre otros.
   4. El OPERADOR 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.
   5. 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 DGAC relacionadas a la Seguridad de la Aviación Civil y las Normas Regulatorias aplicables.
   6. El OPERADOR deberá garantizar la provisión en forma gratuita a las entidades públicas a que se refiere el Anexo 3, de los espacios que actualmente ocupan en el AIVA para el desarrollo de las labores propias de dichas autoridades.

Cada entidad pública deberá pagar al OPERADOR 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 OPERADOR no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

El OPERADOR podrá reubicar o reasignar dichas oficinas siempre que se deba a necesidades operativas del Aeropuerto 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.

* 1. El OPERADOR deberá remitir a la DGAC información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones en el Aeropuerto, de acuerdo al formato que la DGAC establezca.

1. **De las Facilidades Esenciales**

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

1. **De la Seguridad Integral** 
   1. El OPERADOR deberá cumplir con lo establecido en la Ley Nº 28404 “Ley de Seguridad de la Aviación Civil” y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 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.
   2. El OPERADOR 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[[5]](#footnote-6)” deberá ser prestado por personal propio del OPERADOR, salvo que las normas vigentes, al momento en que las Operaciones Principales sean prestadas permitan que los servicios se ejecuten por medio de tercerización.
   3. Asimismo el OPERADOR se obliga operar y mantener el 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 del Aeropuerto.
   4. El OPERADOR está obligado operar y mantener 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 del Aeropuerto.
   5. El OPERADOR está en la obligación de contar con sistemas de equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las veinticuatro (24) horas, todos los Días Calendario a partir de la Fecha de Entrada en Vigencia.
   6. El OPERADOR 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

El OPERADOR deberá designar y aislar 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.

* 1. El OPERADOR 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 OPERADOR 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.

1. **Procedimiento para la reclamación de los Usuarios**
   1. El OPERADOR 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.
   2. Presentado el reclamo, el OPERADOR 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 del AICC.
   3. En caso de que el OPERADOR y los Usuarios no solucionen entre ellos el conflicto suscitado, éste deberá ser resuelto por el OSITRAN conforme a la legislación de la materia.
2. **Principios Aplicables a la Prestación de los Servicios Aeroportuarios**
   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 OPERADOR en el caso preste dos o más servicios en competencia, y de manera simultánea, con Usuarios Intermedios 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 OPERADOR que deje sin efecto aquellas disposiciones que los vulnere.

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

El OPERADOR 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 OPERADOR 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, al Aeropuerto en igualdad de circunstancias.

* 1. Principio de Neutralidad: El OPERADOR o los Usuarios Intermedios vinculados al OPERADOR 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.
  2. Prohibición de subsidios cruzados: El OPERADOR y los Usuarios Intermedios vinculados al OPERADOR 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.

1. **De los Servicios de Navegación Aérea**
   1. La prestación de los Servicios de Navegación Aérea son de cargo y responsabilidad de CORPAC, el que a la Fecha de Suscripción de Contrato los viene prestando en la ciudad del Cusco a través de CORPAC. Dichos servicios son y continuarán siendo prestados de acuerdo a los requisitos técnicos y de seguridad establecidos por la DGAC; por lo que el OPERADOR no asume ningún tipo de responsabilidad derivada de esas actividades.
   2. El equipamiento necesario para el Servicios de Navegación Aérea será adquirido e instalado por CORPAC, debiendo éste asumir los costos de operación y mantenimiento de estos equipos durante todo el periodo de vigencia del Contrato.
   3. Los Servicios de Navegación Aérea continuarán siendo prestados en las áreas actualmente destinadas para su prestación (equipamiento, infraestructura y edificaciones para el personal). Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el OPERADOR deberá deducir de los Ingresos Totales 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.
2. **De los contratos vigentes en el Aeropuerto**
   1. La relación de los contratos, acuerdos y pactos relacionados con el AIVA, que continuarán vigentes después de la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato, se detallan en el Anexo 15. Aquellos contratos que estén vigentes a la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato deberán ser respetados por el OPERADOR 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 OPERADOR opte por resolverlos, cuando así esté pactado en dichos contratos, o se celebre pacto distinto entre el OPERADOR y el contratante.
   2. En este mismo acto, CORPAC otorga un mandato con representación a favor del OPERADOR para que éste pueda, sin limitación alguna, ejercer todas las obligaciones y derechos que se deriven de los contratos referidos en el numeral precedente, dentro de lo cual se incluye, ejecutar garantías que han sido emitidas antes de la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato a nombre de CORPAC y que garantizan las obligaciones derivadas de los contratos. El referido mandato con representación, tendrá vigencia mientras aún existan derechos y obligaciones de cargo de CORPAC.
   3. Las garantías o depósitos de cumplimiento de dichos contratos deberán ser entregadas por CORPAC al OPERADOR en la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato.
   4. 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 el Aeropuerto, tendrán un plazo no mayor de quince (15) Días contados a partir de la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato para causar que los operadores secundarios emitan nuevas garantías a favor del OPERADOR y para endosar las pólizas de seguro a favor del OPERADOR en los mismos términos y condiciones señalados en los respectivos contratos. Las garantías y las pólizas de seguro emitidas a favor de CORPAC, mantendrán su vigencia hasta que sean sustituidas por las nuevas garantías y las pólizas de seguro endosadas a favor del OPERADOR.

* 1. De no emitirse las nuevas garantías y/o endosarse las pólizas de seguro en el plazo antes indicado, CORPAC podrá resolver los respectivos contratos e instruir al OPERADOR para que ejecute las respectivas garantías.
  2. 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.
  3. Concluido el plazo de vigencia de los contratos a que se refieren los numerales precedentes, CORPAC otorga un mandato con representación a favor del OPERADOR para que éste pueda, sin limitación alguna, celebrar nuevos contratos civiles, comerciales y administrativos vinculados a la prestación de los Servicios Aeroportuarios y Servicios No Aeroportuarios.

CLÁUSULA OCTAVA

MEJORAMIENTO Y EQUIPAMIENTO

1. Responsabilidad General
   1. El OPERADOR se encuentra facultado a realizar el Mejoramiento, la adquisición, instalación y operación del Equipamiento en el Aeropuerto, con la finalidad de optimizar la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios No Aeroportuarios, sujeto al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 7.
   2. Para realizar el Mejoramiento, la adquisición, instalación y operación del Equipamiento en el Aeropuerto, El OPERADOR deberá formular un Programa de Mejoramiento, pudiendo tomar como base el Proyecto Referencial.
   3. La formulación del Programa de Mejoramiento será realizada por el OPERADOR tomando en cuenta los lineamientos establecidos en el Anexo 12 El Programa de Mejoramiento deberá ser presentado ante CORPAC para su aprobación. Recibido el documento, CORPAC deberá remitirlo a la DGAC, para que ésta emita opinión en los asuntos de su competencia, en un plazo no mayor a treinta (30) Días Calendario. Recibida la opinión de DGAC, CORPAC deberá emitir su pronunciamiento en un plazo no mayor a veinte (20) Días Calendario.
2. Expedientes Técnicos

Para la ejecución del Programa de Mejoramiento, el OPERADOR deberá preparar los Expedientes Técnicos que deberán ser aprobados por CORPAC, con opinión de DGAC. El Expediente Técnico podrá elaborarse tomando como base el Proyecto Referencial.

El OPERADOR deberá presentar los Expedientes Técnicos de acuerdo al cronograma establecido en el Programa de Mejoramiento. Los Expedientes Técnicos deberán comprender al menos lo dispuesto en el Anexo 13.

El OPERADOR presentará los Expedientes Técnicos a CORPAC con copia a la DGAC, de ser el caso, en la oportunidad señalada en los párrafos precedentes, para la correspondiente evaluación y emisión de opinión. Una vez que DGAC haya emitido opinión sobre los Expedientes Técnicos, deberá remitirlos a CORPAC para su aprobación. DGAC dispondrá de un plazo máximo de veinte (20) Días Calendario de recibidos los Expedientes Técnicos, para emitir su pronunciamiento.

CORPAC dispondrá de un plazo máximo de quince (15) Días Calendario, contados a partir de recibida la opinión de DGAC o de recibidos los Expedientes Técnicos, según corresponda, para emitir las observaciones correspondientes a los Expedientes Técnicos o para su aprobación.

La aprobación de los Expedientes Técnicos por parte de CORPAC estará sujeta al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos señalados en el Anexo 7.

De existir observaciones a los Expedientes Técnicos, el OPERADOR dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días Calendario para subsanar las observaciones formuladas por CORPAC, desde la fecha en que le hayan sido debidamente notificadas.

Acto seguido, CORPAC dispondrá de cinco (05) Días, a partir de recibida la opinión de la DGAC o la subsanación de las observaciones presentada por el OPERADOR, según corresponda, para evaluar estas últimas. De ser el caso, DGAC dispondrá de un plazo máximo de cinco (05) Días de recibida la subsanación para emitir su pronunciamiento.

Transcurrido el plazo indicado en el párrafo anterior, si el OPERADOR y CORPAC no llegaran a un acuerdo respecto de la subsanación de las observaciones efectuadas a los Expedientes Técnicos, 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 CORPAC otorgue su conformidad respecto a las subsanaciones de las observaciones formuladas a los Expedientes Técnicos, CORPAC los aprobará.

1. Del Mejoramiento

Las actividades de Mejoramiento deberán iniciarse a más tardar a los treinta (30) Días Calendario contados a partir del momento en que CORPAC haya aprobado los Expedientes Técnicos .

En caso que por razones imputables a CORPAC o ajenas a la responsabilidad del OPERADOR se produjera un retraso en la ejecución del Programa de Mejoramiento, el OPERADOR podrá solicitar la ampliación del plazo para la ejecución del mismo.

1. Aprobación de la ejecución del Mejoramiento

Conforme se culmine la ejecución del Mejoramiento, el OPERADOR solicitará a CORPAC, con copia al OSITRAN, la recepción del mismo, adjuntando el informe respectivo donde establecerá su culminación de conformidad con los Expedientes Técnicos aprobados.

El Mejoramiento deberá cumplir con todos los estándares y parámetros técnicos de diseño y construcción, indicados en el Anexo 7 del Contrato. Asimismo, deberá cumplir con las Leyes y Disposiciones Aplicables.

Dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) Días de culminado el Mejoramiento, CORPAC deberá determinar la aceptación o rechazo del mismo, previa opinión de la DGAC de ser el caso. Mediante Actas de Recepción, CORPAC dejará constancia que la ejecución del Mejoramiento se encuentra conforme a lo exigido en el Contrato. De no pronunciarse CORPAC en el plazo establecido, se entenderá que el Mejoramiento ha sido aceptado.

CORPAC aprobará con observaciones las actividades de Mejoramiento en caso que se encuentren defectos que no afecten la normal prestación de los servicios, cuya subsanación no representen más del uno por ciento (1.0%) del presupuesto estimado en el respectivo Expediente Técnico. En este caso, el OPERADOR tendrá treinta (30) Días Calendario prorrogables hasta por quince (15) Días Calendario adicionales, para efectuar la subsanación de las observaciones.

En caso de rechazo del Mejoramiento por parte de CORPAC, el OPERADOR deberá cumplir con levantar las objeciones o subsanar las irregularidades detectadas, de modo tal que pueda procederse al inicio de su Operación.

En caso venza el plazo fijado para la subsanación correspondiente, sin que el Mejoramiento haya sido aceptado por causas imputables al OPERADOR, CORPAC podrá exigir los daños y perjuicios que correspondan, sin perjuicio de las penalidades que haya cobrado o se hayan devengado previamente.

Si el OPERADOR no estuviera de acuerdo con el pronunciamiento de CORPAC respecto a las observaciones formuladas, podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un perito elegido de común acuerdo entre las Partes. Dentro de los quince (15) Días Calendario posteriores a su designación, las Partes deberán sustentar su posición.

En caso que luego de transcurridos quince (15) Días Calendario 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 la Cláusula Décimo Sexta.

El pronunciamiento del perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario 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.

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.

1. El OPERADOR deberá encargarse de realizar las actividades de Rehabilitación del Aeropuerto, las mismas que deberán garantizar 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 el Aeropuerto, durante el periodo de ejecución de dichas obras.

1. Supervisión del Mejoramiento

Corresponde a CORPAC, a través de un supervisor de obras, efectuar las acciones de fiscalización técnica que le competen durante el desarrollo de las obras indicadas en la presente Cláusula Octava. CORPAC podrá designar a un tercero como supervisor de obras, lo que será informado fehacientemente por escrito al OPERADOR 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.

El OPERADOR deberá dar a CORPAC, a través del supervisor de obras y al equipo que éste disponga, libre acceso al Aeropuerto para realizar sin obstáculos su 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 del Mejoramiento a CORPAC, en la forma que le sea requerida la información.

En caso de detectar algún incumplimiento de las obligaciones del OPERADOR, CORPAC deberá exigir las subsanaciones necesarias.

De no cumplir el Mejoramiento con los parámetros exigidos por las Leyes Aplicables, así como por los Requisitos Técnicos Mínimos, CORPAC podrá exigir las subsanaciones necesarias de acuerdo a las instrucciones que para tal efecto indique, debiendo imponer las penalidades correspondientes según lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

El OPERADOR está facultado a considerar hasta un 5% de valor de la obra contenida en el Expediente Técnico 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.

**CLÁUSULA NOVENA**

REGIMEN ECONÓMICO FINANCIERO

* 1. Contraprestación
     1. CORPAC deberá pagar al OPERADOR la Contraprestación por la Gestión y Operación del Aeropuerto, la misma que estará constituída por los Ingresos Totales que serán depositados en el Fideicomiso, a partir de la Fecha de Entrada en Vigencia hasta la terminación del Contrato.
     2. En virtud del presente Contrato, corresponderá al OPERADOR efectuar el cobro de los Ingresos Totales y depositar los mismos en el Fideicomiso, diariamente.
     3. Los gastos de operación y mantenimiento así como los gastos por el Programa de Mejoramiento y/o Equipamiento serán cancelados con los recursos del Fideicomiso, para lo cual el OPERADOR presentará, a más tardar a los noventa (90) Días Calendario previos al inicio del Año Contractual, un presupuesto anual en el que detalle las partidas correspondientes a los costos de operación y mantenimiento, así como los gastos por el Programa de Mejoramiento y/o Equipamiento a ejecutarse durante el Año Contractual respectivo y la periodicidad de pago de los mismos.

El presupuesto presentado por el OPERADOR deberá ser aprobado por CORPAC en un periodo no mayor a treinta (30) Días Calendario contados a partir de su presentación. En caso de presentarse observaciones por parte de CORPAC, las mismas deberán ser subsanadas por el OPERADOR en un plazo no mayor a quince (15) Días Calendario contados a partir de la fecha de comunicación de las mismas. Recibidas las subsanaciones del OPERADOR, CORPAC deberá pronunciarse respecto de las mismas en un plazo no mayor a quince (15) Días Calendario, pudiendo aprobar el presupuesto presentado, de manera total o parcial.

En caso de aprobación parcial, y si el OPERADOR no estuviera de acuerdo con CORPAC respecto a las observaciones formuladas, podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un perito elegido de común acuerdo entre las Partes. Dentro de los quince (15) Días Calendario posteriores a su designación, las Partes deberán sustentar su posición.

En caso que luego de transcurridos quince (15) Días Calendario 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 la Cláusula 16.

El pronunciamiento del perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días Calendario 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.

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.

* + 1. Una vez aprobado el presupuesto anual por parte de CORPAC, ésta deberá emitir las instrucciones necesarias al Fideicomiso para que se realicen los desembolsos trimestrales respectivos, durante el Año Contractual. Dichos desembolsos deberán ser efectuados por el fiduciario a más tardar los primeros quince (15) Días Calendario posteriores al vencimiento del trimestre.
    2. Una vez efectuados los desembolsos correspondientes a los gastos de operación y mantenimiento así como los gastos por el Programa de Mejoramiento y/o Equipamiento, el saldo de la Contraprestación del OPERADOR deberá ser mantenido en el Fideicomiso para ser destinado a la ejecución de las inversiones del AICC.
  1. Fideicomiso
     1. El OPERADOR, a efectos de administrar los recursos de la Contraprestación, ha constituido, a costo de éste, en calidad de fideicomitente, un fideicomiso irrevocable de administración y garantía, en el cual se trasladará el íntegro de los Ingresos Totales.
     2. Los recursos de la Contraprestación deberán ser depositados en una cuenta denominada Cuenta de Contraprestación del Fideicomiso. Dicha cuenta estará vigente a partir de la Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato hasta la terminación del mismo.
  2. Tarifas y Cargos de Acceso
     1. Producto de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, el OPERADOR cobrará Tarifas y Cargos de Acceso producto de la Operación a partir de la Fecha de Entrada en Vigencia. Las Tarifas que cobrará serán aquellas establecidas para CORPAC. Los Cargos de Acceso se encuentran regulados en el REMA. Los importes a ser cobrados deberán considerar las Tarifas y Cargos de Acceso más el IGV, respectivo.
     2. El íntegro de los Ingresos Regulados provenientes del cobro por la prestación de los Servicios Aeroportuarios formarán parte de los Ingresos Totales, los cuales deberán ser depositados por parte del OPERADOR al Fideicomiso.
     3. CORPAC 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 de venta del Día en que se devengan las operaciones, siendo de cargo de los recursos del Fideicomiso 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.
  3. Régimen Tributario

El OPERADOR 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 OPERADOR 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 o los que se construyan o incorporen, sean dichos tributos administrados por el gobierno nacional, regional o municipal desde el momento de la Fecha de Entrada en Vigencia, siempre y cuando dichos impuestos, contribuciones y tasas estén directamente vinculados al ejercicio de las Actividades Aeroportuarias.

**CLÁUSULA DÉCIMA**

**GARANTÍAS**

* 1. Garantía a favor del OPERADOR
     1. CORPAC garantiza que cumplirá con ejecutar las actividades delegadas por la 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.
  2. Garantías a Favor de CORPAC
     1. La garantía establecida en la presente Sección que deberá otorgar el OPERADOR a favor de CORPAC, estará constituida por cartas fianzas bancarias emitidas por una empresa bancaria o por una entidad financiera internacional, que deberán ser solidarias, incondicionales, irrevocables, sin beneficio de excusión, ni división y de realización automática, desde la Fecha de Entrada en Vigencia, las mismas que serán renovadas anualmente para mantenerlas vigentes.
     2. **Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato**

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 del Aeropuerto, el OPERADOR entregará a CORPAC una Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato que será incluida como Anexo 11 y cuyo importe será equivalente a (…) desde la Fecha de Entrada en Vigencia hasta el final del mismo. Esta Garantía deberá entregarse a más tardar en la Fecha de Entrada en Vigencia y mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, durante la vigencia del Contrato, hasta dos (02) meses después de haber concluido el mismo.

* 1. Ejecución de las Garantías
     1. La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato podrá ser ejecutada por CORPAC en forma total o parcial 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 OPERADOR dentro de los plazos otorgados para tal fin.

En caso de ejecución parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, el OPERADOR deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato al monto establecido. Si el OPERADOR no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato 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 CORPAC mediante comunicación escrita, declarará la terminación 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 8, será de aplicación lo dispuesto en la Cláusula Décimo Octava.

**CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA**

RÉGIMEN DE SEGUROS

* 1. **Aprobación**

Para efectos del Contrato, el OPERADOR deberá contar con las pólizas de seguros que exige esta Cláusula y que se encuentran estipuladas en el Anexo 14, cuyas propuestas hayan sido debidamente aprobados por CORPAC.

* 1. **Responsabilidad del OPERADOR**
     1. La contratación de pólizas de seguros por parte del OPERADOR 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 a CORPAC 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 de CORPAC.
     2. Con independencia de lo estipulado en la presente cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el OPERADOR 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 OPERADOR será el único responsable por cualquier posible daño que fuere causado.

En ningún caso el OPERADOR será responsable de los actos o hechos cometidos u ocurridos por CORPAC que de acuerdo a las Leyes Aplicables le corresponde asumir la responsabilidad.

* 1. **Obligación de CORPAC**
     1. En caso CORPAC recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos en los activos que conforman los Bienes, 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 OPERADOR repare, reponga o reconstruya dichos daños. Para tal efecto, CORPAC deberá entregar los montos percibidos al OPERADOR en un plazo que no deberá exceder de treinta (30) Días Calendario de recibida la indemnización.
     2. En caso CORPAC recibiera o percibiera algún monto de reembolso por daños producidos en los activos que conforman los Bienes 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, CORPAC no estará obligado a rembolsar al OPERADOR.

CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA

AMBIENTE Y PATRIMONIO CULTURAL

* 1. **Consideraciones Generales Socio Ambientales**
     1. **Responsabilidad Ambiental u Obligaciones Socio Ambientales del OPERADOR**
        1. El OPERADOR 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 OPERADOR se obliga a cumplir con dichas normas como componente indispensable de su gestión ambiental.
        2. A partir de la Toma de Posesión del Contrato, el OPERADOR deberá asumir la responsabilidad de protección del medio ambiente como un componente fundamental de su gestión.
        3. El OPERADOR 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 OPERADOR en el AIVA.
        4. El OPERADOR sólo será responsable de la mitigación y corrección de los problemas ambientales que se generen en el Aeropuerto, a partir de la Toma de Posesión.
     2. **Auditoria Ambiental y Pasivos Ambientales** 
        1. En ningún caso el OPERADOR será responsable de la contaminación o impactos ambientales que se pudieran haber generado fuera o dentro del área de influencia del Aeropuerto con anterioridad a la fecha de Toma de Posesión, aún cuando los efectos de la contaminación se produzcan después de dicha fecha.
        2. CORPAC no será responsable por los pasivos ambientales generados a partir de la fecha de la Toma de Posesión, salvo que ello resultara de las Leyes y Disposiciones Aplicables.
     3. **Gestión Ambiental**
        1. El OPERADOR deberá cumplir, como parte de su gestión ambiental, con las Leyes Aplicables 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.
        2. EL OPERADOR 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 a partir de la Toma de Posesión. Esta área deberá estar constituida por dos unidades (ambiental y social) y conformada por personal de ambas especialidades.

A través de esta área, el OPERADOR deberá presentar a la DGASA, con copia a CORPAC, informes trimestrales que den cuenta de las actividades de la gestión ambiental en el Aeropuerto. 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 del AIVA.

* + 1. **Contaminación** 
       1. El OPERADORasegurará que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la Operación y/o Mantenimiento del Aeropuerto, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen en el Aeropuerto, 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.
       2. El OPERADOR cumplirá y realizará todos los esfuerzos que sean razonables para asegurar el cumplimiento por parte de cualquier persona que utilice el Aeropuerto 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;
       3. 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.
    2. **Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológicos**

Sin perjuicio de las demás obligaciones establecidas en el Contrato, el OPERADOR deberá observar la legislación peruana y las Leyes Aplicables que protege el Patrimonio Cultural de la Nación.

CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA

RELACIONES CON SOCIOS, TERCEROS, PERSONAL

* 1. **Cesión o transferencia del Contrato**

El OPERADOR únicamente podrá transferir su derecho o ceder su posición contractual, con la previa autorización de CORPAC, en caso se verifique la cesión de la posición contractual del Contrato de Concesión prevista en el Numeral 13.2 del Contrato de Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco. En dicho caso, CORPAC deberá tener en consideración el pronunciamiento correspondiente del Concedente del referido Contrato de Concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco y aprobar la cesión o transferencia del presente Contrato.

* 1. **Cláusulas en Contratos**

En todos los contratos que el OPERADOR celebre con sus socios, terceros y personal, deberá incluir cláusulas que contemplen:

1. La obligación de contar con el asentimiento anticipado de CORPAC, según corresponda, de la cesión de su posición contractual o transferencia de la Contrato en favor de un tercero debidamente calificado.
2. Incluir una cláusula que permita a CORPAC la resolución de los respectivos contratos por la terminación del Contrato.
3. Que el plazo de vigencia no exceda el plazo del Contrato.
4. La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra CORPAC y sus funcionarios.
   1. **Relaciones de Personal**

13.3.1 El personal que labora en el Aeropuerto mantendrá su relación laboral con CORPAC durante la vigencia del Contrato.

13.3.2 CORPAC será responsable por cualquier hecho o evento ocasionado por su personal, así como por cualquier obligación de carácter laboral derivada de su condición de empleador, por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables, con cargo a los recursos del Fideicomiso.

13.3.3 El OPERADOR podrá contratar el personal que estime conveniente 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

* 1. **Disposiciones Comunes**

14.1.1 El ejercicio de las funciones, que en virtud de este Contrato y las normas legales pertinentes deban cumplir CORPAC y OSITRAN, en ningún caso estará sujeto a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del OPERADOR. El OPERADOR 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. CORPAC 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 OPERADOR cuya resolución dependa de CORPAC, y este último para resolverla requiera de la opinión previa del OSITRAN, el OPERADOR, deberá presentar una copia de la solicitud ante el OSITRAN.

14.1.3 En el caso que, el OPERADOR requiera formular alguna solicitud sobre materias de estricta competencia de CORPAC, pero que éstas se encuentren relacionadas directa o indirectamente con el desarrollo del Contrato, el OPERADOR deberá presentar la solicitud a CORPAC, el que podrá canalizarlo al OSITRAN cuando lo considere conveniente.

14.1.4 En el caso que, el OPERADOR requiera presentar una solicitud sobre aspectos y materias estrictamente de competencia del OSITRAN, el OPERADOR deberá presentar la solicitud a CORPAC el que deberá canalizarlo en el término de la distancia al OSITRAN.

14.1.5 Los plazos en que el CORPAC deba emitir pronunciamiento sobre las solicitudes formuladas por el OPERADOR, 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 CORPAC.

14.1.6 El OPERADOR cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por CORPAC, directamente o a solicitud de OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en el presente Contrato.

14.1.7 El OPERADOR deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y otros datos con relación a sus actividades y operaciones, en las formas y plazos que establezcan CORPAC directamente o a solicitud de OSITRAN en el respectivo requerimiento. El incumplimiento de la entrega de información por parte del OPERADOR se Encontrarà sujeto a la aplciaciòn de las penalidades correspondientes.

14.1.8 El OPERADOR deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran CORPAC directamente o a solicitud de OSITRAN.

* 1. **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.

El OPERADOR deberá proporcionar a CORPAC, a solicitud de OSITRAN:

1. Información mensual de reclamos presentados por los Usuarios, identificando al Usuario y el reclamo que haya formulado.
2. Información mensual sobre el tráfico de pasajeros, carga y operaciones, en el Aeropuerto de acuerdo a los formatos establecido por OSITRAN.
3. Cualquier otra información adicional que OSITRAN necesite para fiscalizar el adecuado cumplimiento del Contrato, debiendo para ello remitir al OPERADOR el debido sustento o propósito de la información solicitada.
   1. **De la Potestad Sancionadora**

14.3.1 OSITRAN es competente para aplicar sanciones administrativas a CORPAC 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. CORPAC deberá proceder con el cumplimiento de las sanciones que imponga el OSITRAN de acuerdo a las normas sobre la materia.

* 1. **De las Auditorias**

14.4.1. Mantenimiento de Cuentas: El OPERADOR deberá mantener la contabilidad del Aeropuerto de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.4.2. Inspección de Cuentas: Las cuentas, sus respectivos comprobantes y documentos relacionados, que puedan razonablemente ser requeridos para propósitos de inspección de los asuntos financieros del Aeropuerto, 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 a CORPAC de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en el Perú y con las normas internacionales de contabilidad (NICs).

14.4.3. Inspección de calidad: La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios del Aeropuerto, incluyendo los estándares básicos y requisitos técnicos mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del OPERADOR y Usuarios Intermedios, a fin de realizar las inspecciones que consideren pertinentes.

CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA

TERMINACIÓN DEL CONTRATO

Se producirá la terminación del Contrato por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:

* 1. **Término por Vencimiento del Plazo**

El Contrato terminará al vencimiento del plazo establecido en el numeral 4.1.

* 1. **Término por Caducidad de la Concesión**

El Contrato terminará en caso se produzca la caducidad del Contrato de Concesión, conforme a los términos establecidos en el mismo.

* 1. **Término por incumplimiento del OPERADOR**
     1. El Contrato terminará anticipadamente en caso que el OPERADOR incurra en lo siguiente:

1. La comisión de un delito de acción pública por parte del OPERADOR en perjuicio del Usuario y/o de CORPAC que genere un grave impacto en el Contrato y que estuviese declarado como tal mediante una sentencia judicial consentida.
2. La transferencia de los derechos del OPERADOR, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito de CORPAC.
3. El incumplimiento del OPERADOR de otorgar o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, 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.
4. La disposición de los Bienes en forma distinta a lo previsto en el Contrato por parte del OPERADOR, sin autorización previa y por escrito de CORPAC.
5. La expedición de una orden judicial consentida o ejecutoriada, o la expedición de alguna medida cautelar que impida al OPERADOR 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, siempre que cualquiera de estas medidas se mantenga vigente durante más de sesenta (60) Días Calendario o dentro del plazo mayor que haya fijado CORPAC por escrito, el cual se otorgará cuando medien causas razonables.
6. La no prestación del Servicio Aeroportuario, por causas imputables al OPERADOR, durante cuarenta y ocho (48) horas consecutivas y/o setenta y dos (72) horas no consecutivas en el lapso de un (01) mes.
7. La aplicación de penalidades contractuales cuyo monto en conjunto alcance el veinte por ciento (20%) del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato durante un periodo de dos (02) Años consecutivos,.

En este supuesto, CORPAC podrá, de considerarlo conveniente, para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, no invocar la terminación, y llegar a un acuerdo con el OPERADOR, en relación al nuevo límite de penalidades.

* + 1. Cualquiera sea la causal de resolución, CORPAC deberá notificar fehacientemente tal circunstancia al OPERADOR 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.
  1. **Término por incumplimiento de CORPAC**

15.4.1 El OPERADOR podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso CORPAC incurra en el incumplimiento de la entrega del Aeropuerto en la fecha de Toma de Posesión.

15.4.2 En el caso que el OPERADOR opte por la terminación del Contrato, conforme a lo señalado en el numeral precedente, deberá así comunicarlo a CORPAC por escrito.

* 1. **Término por Fuerza Mayor o Caso Fortuito**
     1. El OPERADOR 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 OPERADOR, 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.
     2. Adicionalmente, para que el evento de fuerza mayor o caso fortuito sea causal de terminación 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 la Infraestructura Aeroportuaria que represente más del 50% (cincuenta por ciento) del AIVA.
     3. La fuerza mayor o caso fortuito incluye pero no se limita a lo siguiente:

1. 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.
2. 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.
3. La eventual destrucción total del Aeropuerto 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 OPERADOR.
4. Aquellos descubrimientos de restos arqueológicos que sean de una magnitud tal que impidan al OPERADOR cumplir en forma definitiva con las obligaciones a su cargo.
5. Cualquier paro o huelga de trabajadores que no mantengan una relación laboral con el OPERADOR, que afecte directamente al OPERADOR, por causas más allá de su control razonable, o que sean imprevisibles.
   * 1. Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta cláusula, el OPERADOR deberá observar el siguiente procedimiento:
6. El OPERADOR deberá comunicar, por medio de un informe oficial, a CORPAC 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.

1. Dicha proposición deberá ser entregada a CORPAC y a los Acreedores Permitidos, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.
2. En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el OPERADOR, éstas deberán someterse al conocimiento del Árbitro establecido en la Cláusula Décimo Sexta del presente Contrato.
   * 1. En el evento que el OPERADOR ejerza la opción aquí establecida, éste recibirá una indemnización que resulte de aplicar el procedimiento de liquidación establecido en los numerales 15.8 y 15.9. Dicho importe se realizará, con cargo a los recursos del Fideicomiso.
   1. **Efectos de la terminación** 
      1. La terminación produce la obligación del OPERADOR de devolver los Bienes que conforman el Aeropuerto a CORPAC, conforme a los términos de la Cláusula Quinta.

El OPERADOR deberá entregar el Aeropuerto en condiciones operativas, es decir, en condiciones que permitan la continuidad en la prestación de los servicios cumpliendo con los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo en los casos estipulados en los Numerales 15.1 y 15.5.

* + 1. Para el caso de vencimiento del plazo del Contrato, sesenta (60) Días Calendario antes de que se produzca el vencimiento del mismo, se dará comienzo al inventario final de los Bienes, el mismo que se realizará con intervención de CORPAC y deberá quedar concluido diez (10) Días Calendario antes de la fecha de vencimiento del plazo del Contrato.
    2. Para los casos de resolución por incumplimiento del OPERADOR, finalizado el plazo otorgado para la subsanación, se dará comienzo a la elaboración del Inventario Final de los Bienes, el mismo que se realizará con intervención de CORPAC y que deberá quedar concluido a los sesenta (60) Días Calendario contados a partir del vencimiento del plazo de subsanación antes indicado.
    3. Para los casos de resolución por caducidad del contrato de concesión, incumplimiento de CORPAC, incumplimiento del OPERADOR, Fuerza Mayor o Caso Fortuito, el Inventario Final de los Bienes deberá quedar concluido a los sesenta (60) Días Calendario contados a partir de comunicada la resolución del Contrato.
    4. Producida la terminación del Contrato, la actividad del OPERADOR cesa y se extingue su derecho de explotar la Infraestructura Aeroportuaria, derecho que es reasumido por CORPAC, sin perjuicio del reconocimiento de los derechos que corresponden a los Acreedores Permitidos según lo establecido en la Cláusula Décima del presente contrato.
    5. Asimismo, se extinguen todos los contratos a los que se refiere el Numeral 13.2 de la Cláusula Décimo Tercera del Contrato, salvo aquellos que expresamente CORPAC haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual del OPERADOR.
    6. Producida la terminación, CORPAC o el nuevo operador que éste designe, se harán cargo de la operación del Aeropuerto, correspondiéndole a CORPAC efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta Cláusula.
    7. A CORPAC le corresponde efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta cláusula, el Programa de Mejoramiento y demás documentos oficiales que se estime pertinente.

* 1. **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 CORPAC, la resolución del Contrato requerirá previamente la comunicación a los Acreedores Permitidos de tal intención.

* 1. **Mecanismo para el reconocimiento de inversiones en caso de la terminación**
     1. Producida la terminación por cualquiera de los eventos indicados en los Numerales 15.1 al 15.5 se seguirá el siguiente procedimiento para el reconocimiento de las inversiones.
     2. Si la resolución del Contrato se produce antes de la Toma de Posesión, CORPAC deberá pagar al OPERADOR el importe equivalente el Valor del Intangible determinado de acuerdo con lo dispuesto en el Numeral 15.10.2.
     3. Si la resolución del Contrato se produce durante la ejecución del Mejoramiento, CORPAC deberá pagar al OPERADOR el importe equivalente el Valor del Intangible determinado de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 15.10.3.
     4. Si la resolución del Contrato se produce durante la Operación, CORPAC deberá pagar al OPERADOR el importe que resulte aplicar el procedimiento establecido en la Cláusula 15.10.4
  2. **Valor del Intangible (VI)**
     1. Independientemente del valor establecido para fines tributarios o para cualquier otro fin, el Valor del Intangible es el determinado en el presente Contrato con fines de terminación del mismo.
     2. Si la terminación del Contrato se produce durante la ejecución del Programa de Mejoramiento, para la determinación del VI se considerará el menor valor entre: (i) el monto correspondiente a los expedientes técnicos aprobados por CORPAC y que hayan sido ejecutados a la fecha; y (ii) el valor contable del activo transferido a CORPAC, previo al inicio de la Operación.
     3. Si la terminación del Contrato se produce durante la Operación, posteriormente a la conclusión del Programa de Mejoramiento, el VI será igual a la suma de: (i) el monto correspondiente al expediente técnico aprobado por CORPAC (ii) los gastos financieros hasta el inicio de la Operación, (iii) otros gastos preoperativos que estén incluidos en el balance general auditado del OPERADOR, debidamente acreditados y aprobados por CORPAC, (iv) el valor del Programa de Mejoramiento y el Equipamiento, (vi) menos las correspondientes pagos o amortizaciones acumuladas de los montos estipulados en (i), (ii), (iii) y (iv), al momento de realizar el cálculo; y de ser el caso, (vii) menos el IGV o cualquier otro tributo vinculado a los Bienes cuya devolución hubiera podido obtener el OPERADOR de acuerdo a las normas sobre la materia.

Para estimar las amortizaciones acumuladas de (iv) se podrá considerar una amortización por el método de línea recta durante el período comprendido entre el inicio de Operación y el vencimiento del plazo de Contrato siempre que esta esté en concordancia con la amortización del activo señalado en la contabilidad del OPERADOR.

La información necesaria para el cálculo del VI será la que se consigne en el balance general del OPERADOR, debidamente auditado, al Día Calendario anterior a la fecha en que se produce el evento que origina la terminación del Contrato.

* + 1. Para determinar el Valor del Intangible, de ser requerida, la conversión de Nuevos Soles a Dólares (o viceversa), se utilizará el Tipo de Cambio del Día anterior al del cálculo del Valor del Intangible.
    2. Una vez declarada la terminación del Contrato, bajo cualquiera de los eventos indicados en las Cláusulas del 15.1 a la 15.2, CORPAC, en un plazo no mayor de treinta (30) Días, realizará el cálculo del VI de acuerdo con el procedimiento establecido en las Cláusulas 15.10.2, 15.10.3 o 15.10.4, según corresponda, a ser reconocido y emite su aprobación. Emitida la aprobación correspondiente, CORPAC lo pondrá en conocimiento del OPERADOR, dentro de los cinco (5) Días Calendario siguientes.
    3. En cualquiera de los eventos de terminación del Contrato a que se refieren las Cláusulas 15.21 a la 15.5, los Acreedores Permitidos y el OPERADOR, si corresponde, tienen derecho a cobrar el VI determinado según el procedimiento establecido en las Cláusulas precedente.
    4. El VI determinado de acuerdo a esta Cláusula será pagado por CORPAC a: (i) Los Acreedores Permitidos hasta por el saldo del Endeudamiento (ii) El saldo al OPERADOR, sin perjuicio de las deducciones que correspondan en aplicación de las penalidades.

En cualquier caso, CORPAC no reconocerá al OPERADOR intereses compensatorios, desde la determinación del monto a reconocer por la terminación del Contrato, hasta el desembolso del mismo.

* + 1. El importe correspondiente al VI a ser desembolsado se realizará con cargo a los recursos del Fideicomiso. En caso el Fideicomiso no cuente con recursos suficientes para atender estas obligaciones, CORPAC deberá presupuestar el importe correspondiente para el siguiente ejercicio económico.

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 OPERADOR 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 Contrato y aquellas relacionadas con la terminación del Contrato.

De conformidad con el Artículo 62º 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.

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
* El Contrato de Concesión
* Anexos del Contrato de Concesión
* 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 terminación, 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 sí 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:

1. 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.

1. 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:
   1. 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 Nº 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, CORPAC, en representación del Estado de la República del Perú, declara que al OPERADOR 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 OPERADOR 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.

* 1. 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:

* + 1. 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.
    2. 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.
    3. 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.
    4. 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, 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.
    5. 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.
    6. 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 el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento, 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.

CORPAC podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el OPERADOR, 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 CORPAC podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el OPERADOR.

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

* 1. CORPAC se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato. En ese sentido, en caso de incumplimiento del OPERADOR de cualquiera de las obligaciones indicadas en el Contrato, CORPAC comunicará al OPERADOR el incumplimiento detectado y le indicará al mismo los mecanismos de subsanación correspondientes y/o la aplicación de las penalidades contenidas en el Anexo 8. El OPERADOR 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.
  2. El monto de las penalidades será abonado por el OPERADOR a CORPAC 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 de CORPAC.

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 OPERADOR, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por CORPAC.

* 1. El OPERADOR podrá impugnar la imposición de la penalidad si presenta, ante CORPAC, 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, CORPAC contará con un plazo de diez (10) Días para emitir su pronunciamiento debidamente motivado. Vencido el plazo antes indicado sin que CORPAC haya emitido pronunciamiento alguno, se entenderá denegada la impugnación presentada. La decisión de CORPAC tendrá carácter de definitivo y no estará sujeta a reclamación alguna por parte del OPERADOR.

* 1. En caso que el OPERADOR incumpla con pagar dichas penalidades dentro del plazo mencionado, CORPAC podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato hasta el monto al que ascienda la penalidad impuesta, debiendo el OPERADOR restituir la misma, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 10.3.1 del presente Contrato.
  2. El pago de las penalidades aplicables no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la Contrato y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero.
  3. La subsanación del incumplimiento notificado no anula la aplicación de las penalidades correspondientes derivadas del incumplimiento.

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.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA

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 a CORPAC:

Nombre: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Dirección:

Atención:

Si va dirigida al OPERADOR:

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 CORPAC, otro para el OSITRAN, uno para PROINVERSIÓN y el cuarto para el OPERADOR, a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ de 2011.

CORPAC:

Nombre: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

OPERADOR:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ANEXOS AL CONTRATO DE GESTIÓN Y OPERACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALEJANDRO VELASCO ASTETE DEL CUSCO (AIVA)**

Anexo N° 1:

* + Apéndice 1: Ubicación del Aeropuerto
  + Apéndice 2: Planos del Aeropuerto

Anexo N° 2: Bienes muebles e inmuebles

Anexo N° 3: Entidades públicas

Anexo N° 4:

* + Apéndice 1: Operaciones que se llevarán a cabo en el Aeropuerto
  + Apéndice 2: Servicio de Protocolo

Anexo N° 7: Requisitos Técnicos Mínimos

* + Apéndice 1: Instalaciones mínimas
  + Apéndice 2: Calidad
  + Apéndice 3: Tareas de mantenimiento
  + Apéndice 4: Lineamientos del sistema ….. y mejoramiento de la calidad

Anexo N°8: Tabla de Penalidades

Anexo N° 9: Términos de la Evaluación Preliminar de Impacto Ambiental

Anexo N° 10: Régimen Económico Financiero del Contrato

* + Apéndice 1: Fideicomiso de Administración
  + Apéndice 2: Hoja de Términos del Fideicomiso

Anexo N° 11: Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato

Anexo N° 12: Lineamientos para la elaboración del Programa de Mantenimiento

Anexo N° 13: Lineamientos para la elaboración de los Expedientes Técnicos

Anexo N° 14: Pólizas de seguros

Anexo N° 15: Contratos

**Anexo 10 – Apéndice 1**

**Fideicomiso de Administración**

Con la finalidad de facilitar y garantizar el adecuado cumplimiento del pago de la Contraprestación, el CONCESIONARIO se obliga a constituir y mantener a su costo, en calidad de fideicomisario, un fideicomiso irrevocable de administración, el cual se regirá por las normas que se indican a continuación, así como por lo dispuesto en el respectivo contrato de fideicomiso, el cual contendrá los términos de la Hoja de Términos del Apéndice 2 del presente Anexo.

El Fideicomiso de Administración será celebrado con una Empresa Bancaria o alguna otra entidad financiera calificada, quien actuará en calidad de entidad fiduciaria.

El CONCESIONARIO cederá sus derechos de Fideicomitente a CORPAC, con la facultad de emitir instrucciones al Fiduciario, a fin de administrar los recursos y disponer la utilización de los mismos, según lo que se especifique en el contrato de Fideicomiso.

El Fideicomiso deberá estar constituido a más tardar a los doce (12) meses contados desde la Fecha de Cierre, debiendo el CONCESIONARIO remitir a CORPAC una copia del contrato suscrito para su posterior legalización notarial.

El contrato de Fideicomiso de Administración deberá respetar las obligaciones y normas establecidas en el Contrato, con expresa indicación de la obligación a cargo de CORPAC de emitir instrucciones.

En caso que el CONCESIONARIO no cumpliera con su obligación de constituir el Fideicomiso de Administración en los términos y plazos señalados, deberá pagar a CORPAC una penalidad diaria a que se refiere el Anexo 8.

**Anexo 10 - Apéndice 2**

**Hoja de términos del contrato de Fideicomiso de Administración**

El Fideicomiso de Administración se celebrará de acuerdo a los siguientes términos y condiciones básicas, y a las estipulaciones que normalmente son parte de los contratos de fideicomiso para fines similares en el Perú.

1. **Finalidad del Fideicomiso de Administración**

El Fideicomiso de Administración se constituye para la administración de los recursos derivados del pago de la Contraprestación por las obligaciones contempladas en el Contrato.

La principal fuente de recursos que alimenta el Fideicomiso corresponde al importe correspondiente a la Contraprestación.

1. **Fideicomitente**

Serán fideicomitentes el OPERADOR y CORPAC, donde el OPERADOR depositará al Fideicomiso los recursos provenientes de la Contraprestación, sin incluir IGV.

En ningún caso se podrá modificar el contrato de Fideicomiso sin la intervención del CORPAC.

CORPAC tiene la facultad de emitir instrucciones al Fideicomiso, a fin de administrar los recursos, de acuerdo a las previsiones de pago que integren las diferentes cuentas del Fideicomiso.

1. **Fiduciario**

Será la entidad designada por el OPERADOR.

1. **Fideicomisario**

Será el OPERADOR.

1. **Patrimonio Fideicometido**

Estará constituido por el importe correspondiente al pago por la Contraprestación. El Fiduciario abrirá cuentas diferentes para recibir y mantener dichos aportes, de manera que en todo momento sea posible distinguir el origen de los recursos transferidos.

1. **Cuentas del Fideicomiso de Administración**

El Fideicomiso de Administración, tendrá cuando menos tres (03) cuentas separadas, conforme a lo siguiente:

1. Cuenta de la Contraprestación: Esta cuenta tendrá vigencia desde la entrada en Fecha de Entrada en Vigencia del Contrato, hasta seis (06) meses posteriores a la culminación del Contrato y tendrá por finalidad asegurar la transferencia de los fondos provenientes del pago de la Contraprestación a fin de atender parte de los costos de inversión de la concesión del AICC.

El importe de la Contraprestación será depositada por el OPERADOR, conforme a los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato.

Una vez depositado el importe correspondiente a la Contraprestación, esta será desembolsada al OPERADOR conforme a lo siguiente:

1. Luego de ser aprobado, por parte de CORPAC, el presupuesto anual presentado por el OPERADOR, donde se detallan los costos de operación, mantenimiento e inversión, CORPAC emitirá las instrucciones al Fiduciario a fin que éste pueda realizar el realizar los desembolsos trimestrales del presupuesto anual a más tardar los primeros quince (15) Días Calendario posteriores al vencimiento de cada trimestre
2. Una vez recibida las instrucciones de pago por parte de CORPAC, el Fiduciario deberá realizar el desembolso a más tardar los primeros quince (15) Días Calendario posteriores al vencimiento del trimestre.
3. El OPERADOR deberá emitir la factura dentro de tres (03) Días Calendario de recibida la notificación a que se refiere el numeral anterior.

Una vez efectuados los desembolsos correspondientes a los gastos de operación y mantenimiento así como los gastos por el Programa de Mejoramiento y/o Equipamiento, el saldo de la Contraprestación del OPERADOR deberá ser mantenido en esta cuenta para ser destinado a la ejecución de las inversiones del AICC.

Si por cualquier motivo no imputable al CONCESIONARIO, el fiduciario demorara en la entrega de los pagos antes indicados en el plazo estipulado, CORPAC pagará al OPERADOR, por concepto de mora y por cada Día de atraso, un interés equivalente a dos por ciento (2%) por Año Calendario sobre el Cupón del Bono Soberano al momento de producirse la mora.

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso de Administración, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de esta cuenta a las cuentas que indique CORPAC, asegurando el cumplimientos de las obligaciones Contractuales.

1. Cuenta de Honorarios: Esta cuenta tendrá vigencia desde la constitución del Fideicomiso, en la cual el CONCESIONARIO depositará los recursos para el pago de honorarios del Fiduciario.

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso de Administración, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de esta cuenta a las cuentas que indique el OPERADOR, asegurando el cumplimientos de las obligaciones Contractuales.

En caso se produzca la terminación del Fideicomiso de Administración, el Fiduciario liquidará el patrimonio fideicometido y, de ser el caso, devolverá los recursos existentes de esta cuenta a las cuentas que indique CORPAC, asegurando el cumplimientos de las obligaciones Contractuales.

1. **Liberación de responsabilidad del Fiduciario**

En ningún caso el Fiduciario será responsable frente al fideicomitente y al fideicomisario, por la falta de pago causada por falta de recursos disponibles en cada una de las cuentas del Fideicomiso.

1. **Renuncia del Fiduciario**

En caso de renuncia del Fiduciario se aplicarán las reglas de la Ley de Bancos del Perú.

1. **Honorarios del Fiduciario**

Deberán estar de acuerdo a los valores de mercado para contratos similares. Los honorarios del Fiduciario serán de cuenta y cargo del OPERADOR y deberán ser cobrados con cargo a la Cuenta de Honorarios.

1. Ley Aplicable

La ley aplicable al Fideicomiso será la ley peruana.

Con la finalidad de realizar la administración financiera de corto plazo de los recursos disponibles en esta cuenta, el Fiduciario deberá realizar la inversión de dichos recursos en Certificados de Depósitos del Banco Central de Reserva del Perú, u otros instrumentos financieros y/o depósitos de corto plazo que tengan la misma calidad crediticia y cuyo plazo no exceda de ciento ochenta (180) Días Calendario.

**Anexo 23**

**Apéndice 2**

**Anexo 24**

**Obras mínimas**

**Parte aeronáutica**

Las inversiones de parte aeronáutica son aquellas referidas a las obras para la adecuación de pista, edificios y equipamiento del campo de vuelo con propósito aeronáutico:

* Un monto de movimientos de tierras en el que se incluyen medidas de estabilización de los suelos y taludes.
* Pavimentos: se ha presupuestado una pista de 4.000 metros de longitud y una calle de rodaje de 3.000 metros de longitud. Los pavimentos se han supuesto con 3 capas de pavimento asfáltico (espesor total de 35cm) más una subbase de suelo estabilizado con cemento (20 cm). La pavimentación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves será de unos 72.000 m2 en concreto.
* Construcción de canalizaciones de drenaje a ambos lados de la pista
* Radioayudas para la navegación y balizamiento de campo de vuelo, incluyendo un sistemas ILS Cat I (GP y LLZ), sistema PAPI y VOR/DME
* Torre de control y edificios anejos para un centro de control
* Otros edificios del campo de vuelo: centro de reguladores y edificio SEI
* No se incluye la expropiación de los terrenos que quedan dentro del perímetro del aeropuerto.

**Parte pública**

Las inversiones referentes a la parte pública son las referentes a la construcción de los edificios de la terminal de pasajeros, un pequeño almacén de carga y otros edificios del lado tierra:

* Edificio terminal de pasajeros con una superficie aproximada total de 30.000 m2 para un escenario de apertura previsto con 3,5 MPax. La superficie total se ha establecido en función de las necesidades de cada subsistema. Además, se ha considerado una primera ampliación antes de finalizar la primera década de operación para poder alcanzar los 5 MPax anuales.
* Mangas de embarque para embarque directamente desde la terminal
* Playa vehicular para estacionamiento de vehículos
* Edificio-almacén de carga
* Otros edificios: edificio multipropósito (mantenimiento, taller, etc.), edificio handling y subestación eléctrica
* Carretera y accesos a la terminal y playa vehicular con 2 carriles por sentido con una longitud total de 3 km

**Equipamientos**

Los equipamientos se refieren a equipamiento físico y sistemas IT necesarios en las diferentes áreas del aeropuerto. Se han considerado:

* Sistemas de TWR y navegación aérea, incluyendo consolas de controladores en la torre y el centro de control, sistema automatizado de comunicación de planes de vuelo, comunicaciones de radio y radar.
* Estación meteorológica (AWOS) en campo de vuelo
* Sistemas de seguridad (*security*) en los diferentes edificios del aeropuerto, incluyendo CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) y Sistema de Control de Accesos.
* Mobiliario para el edificio terminal y el equipamiento y costes asociados a los sistemas IT del aeropuerto, incluyendo los sistemas operacionales: FIDS (Sistema de Información al Pasajero), PAS (megafonía y alarmas), CUTE (Sistema de Uso Común de Equipamiento de Facturación), BHS (carruseles de transporte de equipaje), etc.
* En la partida de subestación eléctrica se incluyen los equipamientos propios de todos los sistemas de transformación de energía, grupos electrógenos de alimentación ininterrumpida, etc.
* En la partida de edificio multipropósito se incluyen equipamientos como incineradores, cisternas,etc.

**Anexo 25**

# Modelo de Declaración del Acreedor Permitido

…………………., de de 20

Señores

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Av. Zorritos 1203 – Cercado de Lima

Lima 1, Lima – Perú

Presente.-

Acreedor Permitido: ..............................................

Referencia: CONTRATO DE CONCESIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO – CUSCO (AICC)

De acuerdo con lo previsto en la Cláusula 10.4 del Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), declaramos lo siguiente:

1. 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 que éste esté en óptimas condiciones para cumplir con las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).
2. 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 Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).
3. Que cumplimos con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC), así como todos aquellos exigidos por las Leyes Aplicables, para calificar 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

1. [↑](#footnote-ref-2)
2. *Estos términos de referencia se presentan sobre la base del Anexo VI del Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM y tomando en consideración los manuales y guías de la DGASA.*  [↑](#footnote-ref-3)
3. De ser un área industrial, deberá informar de las actividades que se desarrollan en los terrenos colindantes (para determinar si la actividad generará impactos ambientales acumulativos o sinérgicos con relación a las actividades vecinas). [↑](#footnote-ref-4)
4. En el caso de que el proyecto sea una ampliación, la evaluación a efectuar deberá contemplar las actividades que se vienen desarrollando dentro de las instalaciones con la finalidad de actualizar la licencia ambiental emitida. [↑](#footnote-ref-5)
5. *Término definido en el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil* [↑](#footnote-ref-6)