

REPUBLICA DEL PERÚ

COMISIÓN DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ ESPECIAL DE AEROPUERTOS

TEXTO ACTUALIZADO POR OSITRAN

CONTRATO DE CONCESIÓN
DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHAVEZ”

LIMA – PERÚ

TEXTO ACTUALIZADO¹ POR OSITRAN

**CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA,
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
“JORGE CHÁVEZ”**

Conste por el presente documento el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (el “Contrato”) que celebran el Estado Peruano (el “Concedente”), actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (“MTC”)², debidamente representado por **Luis Ortega Navarrete**, con Libreta Electoral No. **09295957**, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. _____, de fecha _____, y de la otra parte, el Consorcio integrado por **Flughafen Frankfurt/ Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd, y Cosapi S.A.** (El Concesionario) con domicilio en **Av. Víctor Andrés Belaúnde N° 147, Torre Real Tres, Oficina N° 802, San Isidro, Lima**, República del Perú, debidamente representado por el **Ing. Gustavo Morales Valentín**, identificado(s) con **DNI N° 08770493**, debidamente facultado(s) al efecto por **Escritura Pública de fecha 26 de julio de 1999**.

ANTECEDENTES

La Constitución Política del Perú en su Artículo 73 establece que los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles y que los bienes de uso público pueden ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico.

Mediante ley N° 27261 de 08 de mayo de 2000 se promulgó la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Mediante Decreto Legislativo No. 839 del 20 de agosto de 1996, se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos;

¹ Los cambios aprobados con relación al texto original del contrato de concesión, están resaltados en **color amarillo o turquesa**, según sea el caso.

² Desde la aprobación de la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica que modifica la Organización y Funciones de diversos Ministerios, la denominación es: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996, se promulgó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos;

Mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, se promulgó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos;

Mediante Resolución Suprema No. 458-97-PCM del 12 de septiembre de 1997 se nombró al primer Comité Especial encargado de determinar y promover la Inversión Privada, bajo la forma de concesión, en los aeropuertos de la República, administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.);

Mediante la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley No. 26917, se creó OSITRAN. En su Artículo 1 se establece, dentro de sus objetivos, el desarrollo de los servicios de transporte y la supervisión de la explotación de la infraestructura nacional de transporte de uso público mediante medidas promocionales, en un marco de libre competencia. De acuerdo a su Artículo 3.2. b), la infraestructura nacional de transporte de uso público incluye a la infraestructura aeroportuaria.

Mediante Resoluciones Supremas No. 010-98-TR del 23 de Junio de 1998, 028-98-TR del 10 de Agosto de 1998 y 609-99-PCM de 24 de noviembre de 1999, se nombró al Presidente y a los miembros del actual Comité Especial encargado de determinar y promover los aeropuertos de la República que serán entregados en concesión al sector privado.

Mediante Resolución Suprema No. 058-98-TR del 6 de septiembre de 1998 se ratificaron los acuerdos de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada ("COPRI") de fecha 25 de agosto de 1998 en virtud de los cuales: (i) Se determinó entregar en concesión el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, bajo los mecanismos del TUO y del Reglamento del TUO; y (ii) Se aprobó el respectivo Plan de Promoción de la Inversión Privada.

Mediante Ley No. 27111 del 11 de mayo de 1999 se aprobó la transferencia de las facultades y funciones de PROMCEPRI a COPRI y se ratificaron todos los actos efectuados mediante el Decreto de Urgencia No. 025-98 y la Resolución Suprema No. 033-99-PCM.

Por acuerdo de fecha 13 de abril de 1999 el Comité Especial aprobó las Bases para la entrega en concesión al Sector Privado del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", las que a su vez fueron aprobadas por COPRI en su sesión de fecha 20 de mayo de 1999;

Por acuerdo de fecha 21 de agosto de 2000 el Comité Especial aprobó el texto de las Bases consolidadas para la entrega en concesión al Sector Privado del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; las cuales incluyen las modificaciones efectuadas por el Comité Especial a través de circulares emitidas desde junio de 1999 hasta el 10 de agosto de 2000 y otras modificaciones; las que a su vez fueron aprobadas por COPRI en su sesión de 23 de agosto de 2000.

Por acuerdo de COPRI de fecha 15 de junio de 2000 se aprobó el presente Contrato; modificándose algunas cláusulas las mismas que fueron aprobadas por acuerdo COPRI de fecha 23 de agosto de 2000.

Con fecha **15 de noviembre de 2000**, el Comité Especial adjudicó la buena pro al consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi integrado por:

Flughafen Frankfurt/ Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd, y Cosapi S.A;

De conformidad con las Bases, el adjudicatario o, en su caso, los adjudicatarios constituyeron al Concesionario, de acuerdo con las leyes de la República del Perú.

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

CLÁUSULA 1 DEFINICIONES

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

Cualquier término que no se halle definido en el presente Contrato tendrá el significado que le atribuyan las Bases, y en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las Leyes Aplicables, y, en su

defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.

Las expresiones en singular comprenden, en su caso, al plural y viceversa.

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.

El presente Contrato se leerá e interpretará sólo en idioma castellano.

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

1.1 “Acreedores Permitidos” significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en el Circular No 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que le sustituyan, en el extremo en que se incorpore nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a ‘A’ evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados y subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el concesionario mediante oferta pública.”

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

1.2. “Aeropuerto” significará el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” ubicado en la Av. Elmer Faucett s/n, Provincia Constitucional del Callao – Perú conforme puede apreciarse en el Plano 1 del Anexo 20, cuyo perímetro se encuentra delineado en el Plano 2 del Anexo 20 del presente Contrato y las áreas, infraestructura, instalaciones y equipos que lo conforman se

encuentran detallados en el Anexo 1 del presente Contrato. El Aeropuerto incluirá las áreas destinadas para su ampliación, descritas en el Anexo 11 del presente Contrato, cuando culmine la adquisición de éstas por el Concedente. Los bienes del Aeropuerto que serán entregados en Concesión se encuentran detallados en el Anexo 2 del presente Contrato.

- 1.3. "Año Calendario" significará el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
- 1.4. "Año de Concesión" significará cada período de doce (12) meses del 1 de enero al 31 de diciembre, excepto que el primer Año de Concesión comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año, y que el último Año de Concesión comenzará el 1 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre. El número de Años de Concesión deberá en todo caso corresponder al total de Años de Concesión por la cual la misma se otorga o se proroga.
- 1.5. "Aprovechamiento Económico" significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú.
- 1.6. "Autoridad Gubernamental" significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo, conforme a Ley, que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las Personas o materias en cuestión.
- 1.7. "Bases" significará el documento denominado "Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", aprobadas por COPRI en sesión de fecha 23 de agosto de 2000, incluyendo cualquier formulario, anexo, apéndice y circular de las mismas emitida por el Comité Especial de acuerdo con sus facultades para establecer los términos de la adjudicación de la Buena Pro.
- 1.8. "Bienes de la Concesión" significarán los bienes, inicialmente identificados en el Anexo 2 del presente Contrato, las áreas descritas en el Anexo 11 del presente Contrato destinadas a la ampliación del Aeropuerto, cuyo Aprovechamiento Económico es entregado al Concesionario, así como Las Mejoras que se efectúen durante la Vigencia de la Concesión.
- 1.9. "Caducidad de la Concesión" significará la finalización de la Concesión ya sea por vencimiento del plazo previsto en el presente Contrato o por la ocurrencia de alguna de las causales establecidas en la Cláusula 15 del presente Contrato.

- 1.10. "Comité Especial" significa el Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.
- 1.11. "Concesión" significará el acto administrativo plasmado en el presente Contrato, mediante el cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión, lo que implica la autorización para prestar los Servicios Aeroportuarios y realizar las Mejoras de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato y con sujeción a las Leyes Aplicables. Se excluye de la Concesión los Servicios de Aeronavegación, con excepción de aquellos a cargo del Concesionario, conforme al Anexo 3 del presente Contrato.
- 1.12. "Contrato de Operación" significará un contrato que suscribe el Concesionario con un Operador para la operación del Aeropuerto o parte del mismo, en las condiciones establecidas en las Cláusulas 5.3 y 5.4.
- 1.13. "Días Útiles" significará los días calendario que no sea sábado, domingo, o días feriados oficiales en la ciudad de Lima, Perú. Los días feriados incluyen aquellos días en los cuales los bancos de la ciudad de Lima, Perú, no tengan la obligación de estar abiertos al público. Los feriados de medio día se consideran días feriados.
- 1.14. "Dólares" y "\$" significará la moneda de curso legal en los Estados Unidos de Norte América.
- 1.15 "Endeudamiento Garantizado Permitido" (EGP) significará el endeudamiento por concepto de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido, o por la emisión de valores mobiliarios colocados entre Acreedores Permitidos o cualquier otra obligación u otra modalidad crediticia autorizada y aprobada por el Concedente, **previa opinión técnica de OSITRAN**, para su inversión en las Mejoras, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, que se garantice conforme a lo previsto en la Cláusula 21. Los términos financieros principales del préstamo, obligación o emisión de valores mobiliarios, incluyendo los montos de principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización u otros términos o condiciones similares, **también** deberán ser aprobados por el Concedente, **previa opinión técnica de OSITRAN**. El arrendamiento financiero de bienes muebles se incluye entre las obligaciones que el Concesionario podrá solicitar al Concedente para su aprobación.

El Concesionario deberá remitir la información vinculada a la obtención del Endeudamiento Garantizado Permitido al Concedente y a OSITRAN simultáneamente. El Concedente deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de treinta (30) días útiles, contados desde el día siguiente de la fecha de vencimiento del plazo para la emisión de la opinión técnica de OSITRAN, la cual deberá ser emitida en un plazo máximo de veinte (20) días

útiles contados desde la fecha de recepción de la solicitud y remitida al Concedente dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.

En caso que OSITRAN requiera la presentación de información adicional vinculada a la obtención del Endeudamiento Garantizado Permitido, deberá solicitarla en un plazo máximo de diez (10) días útiles, contados desde la fecha de presentación de la solicitud original. En tal caso y por una sola vez, el plazo máximo de veinte (20) días útiles para la emisión de la opinión técnica de OSITRAN comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada, a total satisfacción de OSITRAN, información que deberá ser remitida simultáneamente a OSITRAN y al Concedente.

El Concedente podrá solicitar información adicional vinculada al Endeudamiento Garantizado Permitido hasta en un plazo máximo de quince (15) días útiles antes del vencimiento del plazo para la emisión de su pronunciamiento. En tal caso, el plazo máximo de treinta (30) días útiles para emitir dicho pronunciamiento, comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada.

En el caso que el Concedente no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia en el presente numeral, se entenderá que el Endeudamiento Garantizado Permitido ha sido aprobado”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

1.16 “Estándares Básicos” significará:

- a) International Standards Organization (ISO)
- b) International Electrotechnical Commission (IEC)
- c) British Standards Institution (BSI)
- d) American National Standards Institution (ANSI)
- e) American Standards for Testing and Materials (ASTM)
- f) American Welding Society (AMWELD)
- g) Uniform Building Code (UBC)
- h) American Society of Mechanical Engineers (ASME)
- i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE)
- j) American Concrete Institute (ACI)

- k) American Institute of Steel Construction (AISC)

1.17. “Fecha de Cierre” significará la fecha en la cual las condiciones establecidas en la Cláusula 11 hayan sido satisfechas.

1.18. “Fideicomiso” significará la relación jurídica por la cual el Concedente y el Concesionario transfieren en fideicomiso el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión descritos en el numeral 1.8 y las Mejoras,

respectivamente, al fiduciario, para la constitución de un patrimonio fideicometido, sujeto al dominio fiduciario de este último, para beneficio de los Acreedores Permitidos, del Concesionario y del Concedente de conformidad con la Leyes Aplicables y los términos y condiciones del Contrato por el cual se constituya. El Fideicomiso también garantizará las obligaciones del Concesionario de acuerdo con el presente Contrato.

El Fideicomiso podrá ser celebrado en cualquier momento durante la Vigencia de la Concesión, en forma optativa y por tanto a elección exclusiva del Concesionario.

- 1.19. “Filial” significará una entidad relacionada con la prestación de Servicios Aeroportuarios y/o comerciales en el Aeropuerto, que controle, o esté controlada por el Concesionario, un Operador, un Inversionista Estratégico u otros accionistas del Concesionario. Se presume que existe control, a menos que se demuestre lo contrario a juicio del OSITRAN, en los siguientes casos:
 - a) Cuando una Persona ejerce más de la mitad de poder de voto en la junta general de accionistas o de socios de una persona jurídica a través de la propiedad directa o indirecta, contratos de usufructo, prenda, fideicomiso, sindicación y similares; y, b) Cuando una Persona que no se encuentre comprendida en el literal precedente, tiene facultad para designar o remover a la mayoría de los miembros del directorio u órgano equivalente, para controlar o ejercer la mayoría de los votos en las sesiones del directorio u órgano equivalente de decisión, o para gobernar las políticas operativas y/o financieras bajo un reglamento o un contrato cualquiera que fuere su modalidad.
- 1.20. “Fuerzas Armadas” significará el Ejército, la Fuerza Aérea, la Marina de Guerra, la Policía Nacional y cualquier otra rama o división de la fuerza militar o policial del Perú existente a la Fecha de Cierre.
- 1.21. “Garantía de Fiel Cumplimiento” significará una carta fianza irrevocable o una carta de crédito irrevocable que el Concesionario entregará al Concedente a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato.
- 1.22. “Gasto” tendrá el significado que a dicho término deba dársele de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad.
- 1.23. “Gravamen” significará cualquier gravamen o derecho de garantía, hipoteca, prenda, usufructo, carga u otra afectación o limitación de dominio de cualquier tipo, ya sea voluntaria o involuntaria (incluyendo cualquier venta con reserva de propiedad u otro convenio similar de retención o reserva de dominio o propiedad y cualquier arrendamiento financiero), y cualquier otro contrato que otorgue un derecho real de garantía.
- 1.24. “Hipoteca” significará el gravamen que podrá establecerse en los términos de la Ley 26885 y al que se refiere la Cláusula 21.1 (b) del presente Contrato.

- 1.25. "Hora Punta" significará la hora - periodo de 60 minutos - que contiene el mayor número de actividades aeronáuticas, aeroportuarias y/o mayor movimiento de pasajeros en un "día punta" – el día con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros durante un mes - durante un "mes punta" - el mes con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros. Cada actividad aeronáutica, aeroportuaria o movimiento de pasajeros en el terminal comprende su propia y definida hora punta.
- 1.26 "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5. Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, depósitos y cobranzas por cuenta de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales **así como los montos correspondientes a los costos de servicios básicos, tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija y gas, facturados por el Concesionario a terceros;** (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago, y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato; y (vi) los ingresos que tengan su origen en el pago de indemnizaciones de seguros, con excepción de seguros de lucro cesante. En ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4. del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos, dentro de un plazo de dos (2) años, posteriores al 31 de diciembre del año al que corresponda el período por el cual se efectuó cada oportunidad de pago de la Retribución, o en la auditoria del OSITRAN que cubra el período al que dicha oportunidad de pago de la retribución corresponda, lo que ocurra primero; no siendo

aplicable para este caso lo dispuesto en la Cláusula 19.2 del presente Contrato.

El procedimiento para la impugnación, a estas objeciones por parte del Concesionario, será el siguiente:

En un plazo de tres (3) Días Útiles, siguientes a la recepción de las objeciones formuladas por la División Técnica de Infraestructura de Terminales de OSITRAN o la que lo sustituya, el Concesionario presentará su apelación ante dicho órgano, o si lo prefiere el Concesionario, podrá optar por presentar el informe de un perito experto en la materia, independiente y de reconocido prestigio internacional, el mismo que será seleccionado por el Concesionario de una lista proporcionada por OSITRAN. La selección del perito deberá ser comunicada al OSITRAN, en un plazo de diez (10) días calendario, siguientes a la recepción de las objeciones.

El perito podrá solicitar al Concesionario y a OSITRAN, toda la información relevante vinculada a la materia que se impugna y presentar la documentación y las pruebas que considere necesarias para fundamentar su opinión.

El informe del perito será presentado ante el Consejo Directivo de OSITRAN, o ante el que lo sustituya, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario contados a partir de su designación por parte del Concesionario.

Contando con el informe pericial, el Consejo Directivo de OSITRAN, o el que lo sustituya, emitirá la Resolución que ponga fin a la instancia administrativa, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la recepción de dicho informe.

El perito deberá mantener confidencialidad de toda la información que le haya sido entregada por OSITRAN y por el Concesionario, conforme lo estipulado por la cláusula 24.1.

Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo deberán ser facturados en el Perú.

Los Ingresos Brutos deberán contabilizarse en Dólares al Tipo de Cambio de la fecha de su registro contable.

Ningún ingreso podrá ser considerado Ingreso Bruto más de una vez.”

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

- 1.27. "Inversionistas Estratégicos" significará el Operador Principal y aquellos accionistas u otros propietarios del Concesionario enumerados en el Anexo 15, así como sus causahabientes y cesionarios permitidos.
- 1.28. "Leyes Aplicables" significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental.
- 1.29. "Licencia de Operación" significará la aprobación que se requiera, de acuerdo con las Leyes Aplicables, a fin de que el Concesionario y cualquier Operador puedan operar el Aeropuerto.
- 1.30. "Medio Ambiente" significará todo aquello que rodea al ser humano y que comprende a los elementos naturales, tanto físicos como biológicos, a los elementos artificiales (estructuras), los elementos sociales y a las interacciones de todos entre sí.
- 1.31. "Mejoras" significarán los bienes muebles e inmuebles así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.
- 1.32. "Mejoras Complementarias" significarán aquellas Mejoras referidas a servicios comerciales, hoteleros u otros que deberá ejecutar el Concesionario.
- 1.33. "Mejoras Eventuales" significará las Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6, que se requiera implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.
- 1.34. "Mejoras Obligatorias" significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.
- 1.35. "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato.
- 1.36. "Nuevo Concesionario" significará la persona jurídica, elegida por concurso público **internacional**, que sustituirá al Concesionario, **de conformidad con lo establecido en el procedimiento a que se refiere el numeral 15.7**".

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 1.37. “Nuevos Soles” significará la moneda de curso legal del Perú.
- 1.38. “Operaciones Principales” significan aquellas operaciones contenidas en el Anexo 3, las cuales sólo podrán ser realizadas por el Operador Principal.
- 1.39. “Operador” significará el Operador Principal o cualquier Operador Secundario.
- 1.40. “Operador Principal” significará el Operador que realiza directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto.
- 1.41. “Operador Secundario” significará el Operador u Operadores que llevan cabo las operaciones no principales del Aeropuerto.
- 1.42. “OSITRAN” significará el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público que cumple las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley No. 26917 y en su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo No. 024-98-PCM, sus normas complementarias, modificatorias y ampliatorias, o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro.
- OSITRAN administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos.
- 1.43. “Parte” significará el Concedente o el Concesionario, según sea el caso.
- 1.44. “Partes” significará el Concedente y el Concesionario.
- 1.45. “Período Inicial” significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive.
- 1.46. “Período Remanente de Vigencia de la Concesión” significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión y el término del último año de Vigencia de la Concesión, inclusive.
- 1.47. “Persona” significará cualquier persona natural o jurídica, asociación, institución, Autoridad Gubernamental, o cualquier otra entidad cualquiera sea su naturaleza.
- 1.48. “Porcentaje” significará el porcentaje ofrecido por el adjudicatario de acuerdo a las Bases, es decir el **46.511%** por ciento de los Ingresos Brutos.
- 1.49. “Procedimientos de Contabilidad” significarán los procedimientos, términos, disposiciones y otros principios establecidos en los principios de contabilidad generalmente aceptados y aplicados en el Perú y los criterios que sobre el

particular establezca OSITRAN, de conformidad con la Cláusula 7 del presente Contrato.

- 1.50. “Reglamento del TUO” significa el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM.
- 1.51. “Requisitos Técnicos Mínimos” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.
- 1.52. “Retribución” significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último Año de Concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años.
- 1.53. “Servicios de Aeronavegación” significarán aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia, incluyendo los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o aquellos que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya.
- 1.54. “Servicios Aeroportuarios” significará los servicios normales y habituales de aeropuerto para el transporte de pasajeros, así como la carga y descarga de

aeronaves, excluyendo los Servicios de Aeronavegación ajenos a la responsabilidad del Concesionario.

- 1.55. “Tarifa” significará la contraprestación por un servicio regulado que el Concesionario o un Operador recibirá de un Usuario del Aeropuerto de conformidad con la Cláusula 6.1. Los pagos por servicios no vinculados necesariamente al Aeropuerto, y cuyo precio no se encuentre regulado, no formarán parte de la Tarifa para efectos del establecimiento de Tarifas Máximas.
- 1.56. “Tarifas Máximas” significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. A partir de la Fecha de Cierre regirán las Tarifas Máximas que se establecen en el Apéndice 2 del Anexo 5, hasta que éstas sean modificadas por OSITRAN.
- 1.57. “Tipo de Cambio del Dólar” significará la “Cotización de Oferta y Demanda – Tipo de Cambio Promedio Ponderado, Venta” referido a Nuevos Soles y Dólares publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros en la fecha que corresponda, durante la Vigencia de la Concesión, o el tipo de cambio equivalente que lo sustituya en el futuro.
- 1.58. “TUO” significa el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. 059-96-PCM.
- 1.59. “Usuario” significa cualquier Persona que utiliza la infraestructura del Aeropuerto.
- 1.60 “Valor Contable de las Mejoras” significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción,

siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

1.61. “Valor presente del Flujo de Caja Libre” Es el valor presente aplicado al neto del flujo de caja operativo - sin considerar cargas financieras y suponiendo que no existe deuda – después de impuestos- considerando tanto la Retribución como la tasa de regulación como gastos, menos los egresos para las reposiciones y/o reinversiones y las variaciones del capital de trabajo necesarias para el mantenimiento del nivel de actividad operativa; proyectadas para cada año durante el periodo que resta entre la Caducidad motivadas según las cláusulas 15.5 y 15.6 del presente Contrato y el término original de Vigencia de la Concesión.

El nivel de actividad operativa a considerar para cada año estará limitada a la estimación de la demanda y a la capacidad operativa con las inversiones previas al momento de la Caducidad.

Dichos flujos se explican en la siguiente fórmula:

$FCL_n = (U_n (1-t) + D_n - C_{tn} - R_n)$, donde:

n = Año de proyección.

U = Utilidad (pérdida) operativa antes de intereses, participaciones e impuestos.

t = Tasa de impuesto a la renta más participaciones (en tanto por 1).

D_n = Depreciación más amortización.

C_{tn} = Variación del capital de trabajo para el nivel de actividad operativa proyectado para cada año.

R_n = Reposición y/o reinversión de activos fijos necesaria para mantener el nivel de actividad operativa alcanzado.

La definición de la tasa de descuento y las proyecciones para cada año serán determinadas por una firma internacional de reconocido prestigio,

acreditada por OSITRAN a la fecha de resolución de la Concesión por el Concedente. El costo de los honorarios de la firma internacional será asumido por el Concedente.

- 1.62 “Vigencia de la Concesión” tendrá el significado adscrito a dicho término en la Cláusula 3.1, excepto cuando en el contexto en el que se use, el vocable deba incluir el término de treinta (30) años contados a partir de la Fecha de Cierre más las prórrogas de la Vigencia de la Concesión.

Año 01

Año X

Año 30

Años

CLÁUSULA 2 OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION

El objeto del presente Contrato es establecer los derechos y obligaciones de las Partes en relación con el acto administrativo mediante el cual se otorga la Concesión por el Concedente al Concesionario.

- 2.1 Otorgamiento de la Concesión. El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión.
- 2.2 Aprovisionamiento de Combustible. El Concesionario y en su caso el Operador, permitirán, sin discriminación, sobre bases razonables, la actividad de aprovisionamiento y venta de combustibles y aceites en el Aeropuerto, para las aeronaves. El Concesionario, y en su caso el Operador, deberá establecer un precio a cobrar por el servicio de almacenaje y puesta a bordo del combustible, que será aplicado por igual a cualquier compañía intermediaria que desee utilizar los servicios de las instalaciones. Ningún proveedor de combustible podrá aprovisionar ni vender combustible en el Aeropuerto utilizando medios propios de almacenamiento, conducción o transporte de combustible, salvo que el Concesionario lo autorice. Esta materia se encuentra regulada en mayor detalle en el Anexo 8.
- 2.3 Fuerzas Armadas. El uso del Aeropuerto y sus instalaciones por parte de las Fuerzas Armadas, así como los derechos y obligaciones que a ellas correspondan por tal uso, están especificadas en el Anexo 7. Todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas Armadas, y que no haya sido satisfecho dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a su fecha de

pago programado, podrá ser deducido por el Concesionario de la Retribución del trimestre siguiente hasta en un 100% del monto total adeudado, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio.

- 2.4. Otros Acuerdos. La relación y resumen de los términos de los contratos, acuerdos y pactos relacionados con el Aeropuerto que continuarán vigentes después de la Fecha de Cierre se detallan en el Anexo 12, incluyendo el precio, vencimiento y cualquier otra información sustancial. Aquellos contratos que estén vigentes deberán ser respetados por el Concesionario hasta la fecha de término del plazo de vigencia de cada uno de ellos, con excepción de aquellos en que se encuentre estipulado que el Concesionario podrá optar por resolverlos.

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

Los ingresos generados por los contratos detallados en el Anexo 12 del presente Contrato, que permanezcan vigentes luego de la Fecha de Cierre, corresponderán y serán Ingresos Brutos del Concesionario.

Desde la Fecha de Cierre, el Concesionario tendrá el derecho exclusivo para celebrar cualquier contrato con terceros en relación con el Aeropuerto de conformidad con el presente Contrato y las Leyes Aplicables y no reconocerá otros contratos, acuerdos y pactos distintos a los detallados en el Anexo 12.

- 2.5. Garantía del Estado. El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato. Asimismo el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

- 2.6. Prerrogativas del Concedente: El Concedente se reserva la prerrogativa de controlar los términos y condiciones fundamentales en los que se prestará el servicio público aeroportuario en el Perú. A este efecto, el Concesionario requerirá la aprobación previa y por escrito del Concedente, quien no la negará injustificadamente, para llevar a cabo o adoptar cualquiera de los siguientes actos o medidas:
- 2.6.1 Incorporación de nuevos socios mediante cualquier modalidad o reemplazarlos, reducción de capital, emisión de obligaciones convertibles en acciones, inscripción de cualquier serie de acciones de la empresa en cualquier bolsa de valores, cambio de objeto social, transformación, fusión, escisión o disolución de la sociedad y constitución de garantías reales sobre bienes sociales, salvo lo que considere este Contrato, que no constituyan Mejoras, para respaldar obligaciones distintas a las de la propia empresa;
- 2.6.2 Ceder su posición contractual, o de cualquier forma directa o indirecta sustituir a cualquier Inversionista Estratégico, a fin de asegurar que quien obtuvo la buena pro efectivamente actúe como Concesionario durante la Vigencia de la Concesión;
- 2.6.3 “Designar a los Acreedores Permitidos que gozarán, en su caso, de las garantías del Fideicomiso, o de la Hipoteca o de la garantía sobre los ingresos del Concesionario, con el propósito de controlar el origen de los recursos y la viabilidad económica del Aeropuerto, **en los plazos a que se refiere el numeral 1.15 del presente Contrato**”.
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**
- 2.6.4 Reducir la participación del Operador Principal en el capital del Concesionario a un porcentaje menor al previsto en la Cláusula 5.3, con el propósito de asegurarse que el Operador Principal continúe comprometido con la operación del Aeropuerto durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 3 VIGENCIA DE LA CONCESION

- 3.1. Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) años, contados a partir de la Fecha de Cierre.
- 3.2. Prórroga de la Vigencia de la Concesión. El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente antes del inicio del año vigésimo séptimo

de Vigencia de la Concesión, podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años.

- 3.3. Prórroga Adicional. La Concesión podrá ser prorrogada discrecionalmente por el Concedente, a solicitud del Concesionario efectuada mediante comunicación por escrito dirigida a OSITRAN con una anticipación no menor de tres (3) años anteriores al vencimiento de la primera prórroga.

El Concedente procederá a evaluar tal solicitud, sólo si OSITRAN certifica que el Concesionario cumplió satisfactoriamente con las obligaciones establecidas en el presente Contrato así como con mantener el Aeropuerto, en todos sus ámbitos, en el nivel B de IATA o el que lo sustituya; sin perjuicio de su derecho de renegociar el monto de la Retribución, entre otras condiciones, de considerarlo pertinente.

- 3.4. Plazo Máximo de la Vigencia. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas de la Concesión, podrá exceder un plazo máximo de sesenta (60) años.

CLÁUSULA 4 CONDICIONES DE PAGO DE LA CONCESION

- 4.1. Retribución. El Concesionario pagará la Retribución a OSITRAN, quien a su vez la entregará a la entidad del Estado que el Concedente determine, de conformidad con las Leyes Aplicables.

La Retribución será pagadera trimestralmente a más tardar el último Día Útil del mes inmediato siguiente, comenzando después del final del primer trimestre del primer Año de Concesión y terminando el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente al final del último Año de Concesión o las prórrogas de la Concesión.

- 4.2. Tasa Regulatoria. El Concesionario pagará también a OSITRAN la tasa de regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las Normas.

- 4.3. Pago al FONCEPRI. OSITRAN será el encargado de transferir el pago efectuado por el Concesionario al Fondo de Promoción de la Inversión Privada en las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos ("FONCEPRI"), o el que lo sustituya. El monto correspondiente a dicho pago será descontado de la Retribución, conforme a lo dispuesto por el inciso a) del Artículo 1 del Decreto Supremo N° 021-98-PCM.

- 4.4. Pagos. Todos los pagos a efectuarse por el Concesionario de acuerdo con el presente Contrato serán satisfechos en Dólares. Si el Concesionario no efectuare un pago puntualmente, pagará por cada día de retraso un monto adicional a dicho pago sobre la base de la tasa anual equivalente a diez (10) puntos porcentuales por año sobre la tasa de interés legal de moneda

extranjera establecida por la Superintendencia de Banca y Seguros o el ente que lo sustituya, hasta el máximo permitido por Ley.

CLÁUSULA 5 OPERACION DE LA CONCESION

- 5.1. Régimen de los Bienes de la Concesión. Durante la Vigencia de la Concesión, el Concedente, o quien éste designe tendrá el derecho de propiedad de los Bienes de la Concesión, salvo lo dispuesto en el inciso 5.7.2 de la Cláusula 5.7 del presente Contrato. El Concesionario tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la Concesión, la operación del Aeropuerto, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la implementación de las Mejoras, 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. No obstante cualquier otra disposición establecida en sentido contrario en el presente Contrato, el Concesionario será responsable solidario con el Operador Principal, frente al Concedente, por la actuación del Operador Principal. El Operador Principal no responderá por las obligaciones del Concesionario frente al Concedente que no se relacionen o deriven de la actuación del Operador Principal.
- 5.2. Inicio de Operaciones. El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre, inclusive.
- 5.3. Contrato de Operación con el Operador Principal. El Operador Principal llevará a cabo directamente y por cuenta del Concesionario las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 3 del presente Contrato.

La facturación por todos los servicios que el Operador Principal preste, deberá efectuarla el Concesionario.

El Operador Principal, o quien haya precalificado por él de acuerdo a las Bases, habiendo celebrado un contrato de transferencia de tecnología, deberá mantener, durante la Vigencia de la Concesión, personal propio, calificado según los requerimientos del puesto, y con experiencia no menor a cinco (5) años en puestos similares, a los siguientes funcionarios del Aeropuerto:

- (a) Gerente General;
- (b) Gerente de Operaciones;
- (c) Gerente de Seguridad;
- (d) Gerente Comercial; y
- (e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

El Concesionario y el Operador Principal suscribirán el Contrato de Operación correspondiente en la oportunidad señalada en la Cláusula 11.1.2. El Concesionario remitirá copia del mismo a OSITRAN el primer Día Útil siguiente. Asimismo el Concesionario remitirá a OSITRAN, en la misma oportunidad, una declaración jurada manifestando que dicho Contrato de Operación no contiene ninguna disposición que vulnere las cláusulas estipuladas en el presente Contrato así como en las Leyes Aplicables.

El Contrato de Operación deberá establecer las funciones que deberá llevar a cabo el Operador Principal por sí mismo así como la obligación de éste de remitir a OSITRAN la información que éste último considere pertinente solicitarle y de prestarle las facilidades que demande el correcto cumplimiento de sus funciones.

El Concesionario no podrá sustituir, suspender ni de otra manera directa o indirecta cambiar al Operador Principal ni modificar sus funciones o responsabilidades, salvo autorización, previa y por escrito del Concedente.

El Operador Principal deberá ser dueño (libre de todo gravamen y limitación de dominio) de cuando menos un quince por ciento (15%) del capital social del Concesionario durante el Período Inicial, y un diez por ciento (10%) durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión, sujeto a lo previsto en la Cláusula 21.5.

El Concesionario deberá realizar la construcción, mejora, desarrollo y operaciones del Aeropuerto de conformidad con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas y los Requisitos Técnicos Mínimos.

- 5.4. Contratos de Operación con Operadores Secundarios. Las operaciones no principales del Aeropuerto, definidas como tales en el Anexo 3, podrán ser llevadas a cabo por Operadores Secundarios, quienes deberán contar con el personal con la experiencia apropiada. Copia de dichos Contratos de Operación deberá ser enviada a OSITRAN, al siguiente Día Útil de la fecha de su suscripción.

En la misma oportunidad en que sea enviado a OSITRAN, copia de dichos Contratos de Operación, el Concesionario remitirá una declaración jurada manifestando que dichos Contratos de Operación no contienen ninguna disposición que vulnere las cláusulas estipuladas en el presente Contrato así como en las Leyes Aplicables.

- 5.5. “Cooperación del Concedente. El Concedente, a petición razonable del Concesionario, prestará su apoyo en la obtención, a costo y a cargo exclusivo del Concesionario, de cualquier licencia u autorización que se requiera para llevar a cabo cualquiera de las operaciones contempladas en el presente Contrato.

El Concedente se compromete a coordinar y apoyar para que las Autoridades Gubernamentales y las Fuerzas Armadas desarrollen sus funciones de forma tal que el Concesionario pueda lograr y mantener los Requisitos Técnicos Mínimos, así como operar el Aeropuerto de la forma más eficiente.

El Concedente se obliga a abstenerse y hacer que toda Autoridad Gubernamental y las Fuerzas Armadas se abstengan de competir o interferir de cualquier manera, directa o indirectamente, en la prestación de cualquier servicio a cargo del Concesionario, tanto en el Aeropuerto como en el área colindante definida por la franja de 2 Km. de ancho adyacente al perímetro del Aeropuerto.”

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

5.6. Mejoras. Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN.

5.6.1 Durante el Período Inicial:

“5.6.1.1 Mejoras Obligatorias:

~~Las indicadas en el Anexo 6.~~

El Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre y concluir la construcción de las Mejoras Obligatorias antes de la finalización del Período Inicial.

Durante los primeros treinta y seis (36) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Al cuadragésimo segundo mes (42) contado a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Al cuarto año contado a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias

correspondientes al Período Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

El incumplimiento del Concesionario de las inversiones mínimas a que se refiere el párrafo precedente no será causal de Caducidad de la Concesión. Sin embargo, de verificarse dicho incumplimiento, el Concesionario deberá pagar una penalidad equivalente al 30% del monto dejado de invertir para esos períodos; sin perjuicio de la aplicación de la penalidad establecida en la Cláusula 5.8 del presente Contrato.

El pago de la penalidad referida en el párrafo precedente no releva al Concesionario de la obligación de realizar la totalidad de las inversiones mínimas, las mismas que deberán efectuar dentro del Período Inicial, sin perjuicio de la obligación de ejecutar las demás Mejoras Obligatorias establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato para el mismo período.

Asimismo, el Concesionario está obligado a ejecutar las Mejoras en servicios, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, durante los primeros seis (6) meses de Vigencia de la Concesión.

La demora en el cumplimiento de las Mejoras en servicios, a que se refiere el párrafo precedente, dará lugar a la aplicación de lo estipulado en la Cláusula 5.8 del presente Contrato”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

5.6.1.2 Mejoras Eventuales

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.1.3 Mejoras Complementarias

Las que establezca el Anexo 6.

La construcción de las Mejoras Complementarias deberá estar concluida antes del término del Período Inicial.

5.6.2 Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:

“5.6.2.1 ~~Mejoras Obligatorias~~ El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del décimo cuarto año de Vigencia de la Concesión o en cualquier caso, después de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el numeral 5.23.

En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el **noveno año de Vigencia de la Concesión.**

Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato.

Las que en su caso establezca el Anexo 6”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

5.6.2.2 Mejoras Eventuales

Basadas en el volumen de tráfico y otras consideraciones que se den en el curso ordinario de la operación del Aeropuerto, sin incluir los datos extraordinarios resultantes de eventos únicos, o no repetibles sobre bases periódicamente previsibles, tales como guerra, emergencia nacional, catástrofe natural y eventos deportivos, turísticos o culturales no celebrados periódicamente en el Perú. Estas consideraciones están contenidas en el Anexo 19.

5.6.2.3 Mejoras Complementarias

A lo largo de la Vigencia de la Concesión el Concesionario podrá ejecutar las Mejoras Complementarias, adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato, que estime conveniente.

- 5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6 y el Anexo 6 del presente Contrato. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y otras consideraciones establecidas en el Anexo 19 y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula.

- 5.7.1. Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de tres (3) meses de culminada su construcción o ejecución. En este caso el Concesionario deberá mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizará conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156.
- 5.7.2. Las Mejoras referidas a bienes muebles, serán transferidas al Concedente o a quien éste designe al término de la Vigencia de la Concesión o la terminación anticipada de la misma. Será de aplicación, en lo que corresponda, lo estipulado en el artículo 22 del TUO, modificado por Ley 27156.

Para efectos de la sustitución de los bienes muebles identificados en el Apéndice 2 del Anexo 2 del presente Contrato y, al encontrarse los mismos bajo el régimen especial establecido por las Leyes Aplicables, deberán ser devueltos al Concedente y sustituidos por otros bienes nuevos que cumplan la misma función o finalidad, de tal forma que durante la Vigencia de la Concesión o al término de la misma todos los bienes muebles deberán tener un nivel de calidad, y, en su caso, de tecnología de punta, de acuerdo a los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

Las Mejoras referidas a bienes muebles no podrán ser prendadas ni sometidas a gravámenes de ningún tipo sin la aprobación previa y por escrito del Concedente.

- “5.7.3. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, para tal efecto, presentará las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva revisión y aprobación.

La aprobación de los precios unitarios de las Mejoras correspondientes por parte de OSITRAN, con el apoyo de la supervisión a que se refiere la cláusula 24.3 se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación a la que se ha hecho referencia. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de precios unitarios correspondiente a la ejecución de las Mejoras, deberá solicitarla, hasta en una sola oportunidad, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez, el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se

pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los precios unitarios de la construcción de las Mejoras han sido aprobados.

La aprobación de los montos derivados de la construcción de las Mejoras, se realizará de acuerdo a los precios unitarios aprobados.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“5.8. Cláusula Penal. En el caso que el Concesionario no efectúe las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los períodos señalados a continuación:

- 5.8.1 Período Inicial: 100% del monto que se requiera para efectuar las Mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del Período Inicial.
- 5.8.2 Período Remanente de la Vigencia de la Concesión: 100% del monto que se requiera para efectuar las Mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del Período Remanente de Vigencia de la Concesión.

Los montos requeridos para efectos de las Mejoras se determinarán de acuerdo a lo establecido en el numeral 5.7.3 del presente contrato.

El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Período Inicial o del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada.

El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 5.9. Licencia de Operación. El Concedente se compromete a que a la Fecha de Cierre, el Concesionario tenga la Licencia de Operación, requerida para operar el Aeropuerto, de conformidad con las Leyes Aplicables durante la Vigencia de la Concesión. Asimismo, el Concesionario acuerda obtener, y hacer que cada Operador obtenga, cualquier licencia adicional que pudiera ser requerida o cualquier modificación o suplemento de la misma según lo requiera el cumplimiento continuo del presente Contrato, para implementar cualquier Mejora, así como cualquier otra licencia que sea requerida por la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquier otra Autoridad Gubernamental.
- 5.10. Planes de Diseño y de Trabajo. El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Período Inicial y los Gastos relacionados a dichas Mejoras, y el primer programa de trabajo y su presupuesto, dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a la Fecha de Cierre. Subsiguientemente a tal presentación, los planes de diseño, programas de trabajo y presupuestos para las Mejoras Obligatorias para las Mejoras Complementarias así como para las Mejoras Eventuales deberán ser presentados por el Concesionario a OSITRAN, cuando menos de forma anual. Los planes de diseño y de trabajo podrán ser modificados sólo con la aprobación del Concedente, contando con la opinión técnica de OSITRAN, salvo el caso de modificaciones que no superen el quince por ciento (15%) del monto de las inversiones incluidas en el plan de diseño y de trabajo referido a Mejoras Obligatorias, Mejoras Complementarias o Eventuales, según corresponda, las mismas que serán directamente aprobadas por OSITRAN, quien notificará al Concedente, tanto de la solicitud como de la aprobación efectuada.

El Concesionario podrá acordar con OSITRAN el tipo y monto de las modificaciones de relevancia menor que por su naturaleza puedan estar sujetas a una fiscalización posterior por parte de OSITRAN, las mismas que serían notificadas a éste en el plazo establecido en su oportunidad.

- 5.11. Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario.
- 5.12. Cuentas. El Concesionario presentará a OSITRAN, dentro de los tres (3) meses siguientes al final de cada Año de Concesión, un estado de cuentas y balance debidamente auditados por una firma de auditores de reconocido prestigio internacional a satisfacción de OSITRAN, en el que consten los Gastos efectuados por el Concesionario durante el Año de Concesión precedente. El estado de cuentas indicará la forma y el alcance en que cualquier Gasto fue incurrido por concepto de una Mejora conforme a lo previsto en la Cláusula 5.7.
- 5.13. Mejoras Eventuales. El Concesionario presentará a OSITRAN, todos los planes e información con relación a cualquier Mejora Eventual y cualquier Gasto relacionado con la misma, tan pronto como sea posible, previo al inicio de las obras.

En cualquier caso, el Concesionario deberá entregar a OSITRAN, la documentación a que se refiere el párrafo precedente, cuando menos treinta (30) días antes de iniciar las obras o el plazo menor que OSITRAN establezca.

- 5.14. Otra Información. El Concesionario presentará a OSITRAN los planes e información adicional sobre el programa de operaciones del Aeropuerto que OSITRAN pueda requerir periódicamente.
- 5.15. Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

Una vez que se encuentre operativa la segunda pista de aterrizaje, ambas pistas (la segunda y la actual) deberán estar siempre operativas simultáneamente, salvo los períodos en que deba hacerse mantenimiento a una de ellas. En el supuesto que el mantenimiento de cualquiera de las pistas genere la restricción o suspensión del servicio por un plazo mayor a los establecidos en los Manuales y Anexos de la OACI, que rijan sobre la materia, y en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú (o la que la sustituya) el Concesionario deberá obtener autorización previa de OSITRAN para efectuar dicha suspensión o restricción del servicio.

El mantenimiento de las pistas deberá efectuarse bajo la supervisión y aprobación de OSITRAN.

- 5.16. Equipos. El Concesionario, dentro de su área de responsabilidad, adquirirá e instalará equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta, que hayan probado su eficacia en otros aeropuertos, para la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios de Aeronavegación, en lo que le compete, de conformidad con el presente Contrato, asegurándose que cumplan con todos los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.
- 5.17. Garantía de Calidad. El Concesionario:
- 5.17.1 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9000 o el que lo sustituya, durante las etapas de diseño, construcción e instalación de cualquier Mejora, y del servicio y operación del Aeropuerto en su conjunto.
 - 5.17.2 Pondrá en operación y mantendrá un programa de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9004-2, o el que lo sustituya, durante la gestión de la calidad.
 - 5.17.3 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 14000, o el que lo sustituya.
 - 5.17.4 En un plazo de tres (3) años contado a partir de la Fecha de Cierre obtendrá la certificación y/o registro que acredite que está operando de acuerdo con los estándares ISO antes mencionados o los que los sustituyan. Dicho certificado o registro será emitido por un ente debidamente acreditado y aprobado por OSITRAN.
 - 5.17.5 Se obliga a mantener actualizados los programas de certificación mencionados en los numerales anteriores durante la Vigencia de la Concesión.
- 5.18 Información Aeroportuaria. El Concedente ha puesto a disposición del Concesionario la sala de datos, a la que las Bases hacen referencia, que contiene cierta información para uso y beneficio del Concesionario y de los Inversionistas Estratégicos. El Concesionario y los Inversionistas Estratégicos reconocen la disponibilidad de dicha información y por el presente declaran que han llevado a cabo su propia investigación (due diligence) y que proceden en el presente Contrato por su propia cuenta y riesgo.
- “5.19 Aduanas y otras Autoridades Gubernamentales. El Concesionario proporcionará a las entidades a que se refiere el Anexo 10 y en las condiciones mencionadas en dicho Anexo, en forma gratuita, oficinas no amobladas, pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades, incluyendo las de vigilancia. Las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales consideradas en el Anexo 10

de este Contrato podrán ser reasignadas por el Concesionario de acuerdo a las necesidades operativas del Aeropuerto.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“5.20 Emergencias. ~~El Operador Principal~~ El Concesionario deberá con un plan de emergencia y operación de siniestros aprobado por OSITRAN, el mismo que deberá observar las condiciones establecidas en el Anexo 4 del presente Contrato. El Concesionario deberá presentar a OSITRAN para su aprobación dentro de un plazo de sesenta días (60) calendario contado a partir de la fecha de Cierre, un plan de emergencias y operación de siniestros. En tanto dicho plan no sea aprobado, regirá el que esté en vigor para el Aeropuerto a la fecha de Cierre. Una vez aprobado el Plan, el concesionario deberá presentar ante OSITRAN una comunicación del Operador Principal manifestando su conformidad con el contenido del mismo.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 06 de abril de 2001.**

5.21 Subcontratistas. Ni el Concesionario ni el Operador Principal debe emplear ningún Operador Secundario, subcontratista, agente o mandatario para llevar a cabo las Operaciones Principales.

5.22 Información del Operador Principal a OSITRAN. El Concesionario será responsable de que el Operador Principal cumpla con entregar a OSITRAN toda información que éste le requiera, así como permitir a ésta el derecho de inspeccionar sus instalaciones y los registros vinculados a sus actividades.

“5.23 De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada en conjunto, en una sola oportunidad, salvo pacto en contrario de las Partes, al Concesionario por el Concedente dentro del plazo de ocho (08) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN que los terrenos entregados permiten el desarrollo del Plan Maestro del Concesionario en todos sus alcances.

Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Dicho requerimiento deberá ser efectuado por lo menos con un año de anticipación a la ejecución de las mismas y en todo caso antes del término del octavo año de Vigencia de la Concesión.

A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 6 TARIFAS E INGRESOS

- 6.1 Tarifa. El Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por OSITRAN, de acuerdo a las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.

Con treinta (30) días de anticipación al inicio de la vigencia de las Tarifas establecidas conforme se señala en el párrafo precedente, el Concesionario deberá notificar a OSITRAN las Tarifas que haya decidido cobrar así como la política tarifaria de la empresa. Asimismo el Concesionario, a su propio costo, se obliga a poner el tarifario correspondiente en conocimiento de la generalidad de los Usuarios, en la forma que establezca para dicho efecto OSITRAN. Las Tarifas Máximas determinadas en el Apéndice 2 del Anexo 5 vigentes durante Periodo Inicial, no serán modificadas, salvo lo establecido en las Cláusulas 26 y 13.3 del presente Contrato. Las Tarifas Máximas que OSITRAN establezca, a partir del noveno año de Vigencia de la Concesión, conforme se establece en el Apéndice 2 del Anexo 5, serán publicadas en el Diario Oficial “El Peruano”, a costo del Concesionario.

- 6.2 Moneda de Tarifa y Otros Pagos. El Concesionario podrá requerir de los Usuarios el pago de la Tarifa y otros cargos, en Dólares o su equivalente en Nuevos Soles al Tipo de Cambio del Dólar y el pago de las Tarifas será de conformidad con las Leyes Aplicables.

CLÁUSULA 7 PRINCIPIOS APLICABLES A LA PRESTACION DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

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 OSITRAN y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

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

OSITRAN supervisará que el contenido de los Contratos de Operación no contravenga las disposiciones establecidas en el presente Contrato ni las Leyes Aplicables, conforme a la declaración jurada emitida por el Concesionario a que se refiere los incisos 5.3 y 5.4. del presente Contrato, pudiendo instruir al Concesionario que deje sin efecto aquellas disposiciones que los vulnere.

7.1 Principio de No-Discriminación. En las relaciones comerciales del Concesionario y/o los Operadores está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre competidores.

El Concesionario deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas y locales del Terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el Concesionario y el Operador Principal 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.

7.2 Principio de Neutralidad. El Concesionario y/o los Operadores que presten servicios que sirvan de base para la prestación de otros servicios, o que tengan una posición dominante en el mercado, están obligados a no utilizar tales situaciones para prestar simultáneamente otros servicios en condiciones de mayor ventaja y en detrimento de sus competidores.

7.3 Prohibición de Subsidios Cruzados. El Concesionario y/o el Operador no debe utilizar los ingresos provenientes de la prestación de servicios sujetos al régimen de regulación para subsidiar de manera cruzada otros servicios, sean regulados o no.

CLÁUSULA 8 IMPUESTOS

8.1 Año Fiscal. El año fiscal del Concesionario será el Año Calendario.

- 8.2 Beneficios Tributarios. A partir de la Fecha de Cierre, a la solicitud razonable del Concesionario, el Concedente hará sus mejores esfuerzos para asegurar que el Concesionario obtenga los beneficios establecidos por las Leyes Aplicables a los cuales el Concesionario pudiera tener derecho de acuerdo con tales leyes. El pago de todos los impuestos y el establecimiento de las garantías que se requieran de acuerdo con las Leyes Aplicables para el goce de cualquiera de los beneficios referidos en la presente Cláusula 8.2, serán exclusivamente por cuenta y responsabilidad del Concesionario. Para poder gozar de cualquier beneficio establecido por las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en las mismas.
- 8.3 Exoneración, Amortización y Depreciación. Para efectos de la reversión o transferencia de los Bienes de la Concesión al Concedente a la terminación programada o anticipada de la Vigencia de la Concesión, incluyendo sus posibles prórrogas, será de aplicación lo dispuesto por el artículo 22 del TUO modificado por la Ley Nro. 27156 y el Decreto Supremo Nro. 132-97-EF, normas modificatorias y ampliatorias.
- 8.4 Impuesto Predial, Cargas Fiscales. Los impuestos y toda otra carga fiscal sobre los Bienes de la Concesión, incluyendo, pero sin limitarse al impuesto predial sobre el Aeropuerto, deberán ser pagados por el Concesionario durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 9

DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL CONCEDENTE

- 9.1 El Concesionario declara y garantiza al Concedente que las siguientes declaraciones a la Fecha de Cierre, y, después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán, ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:
- 9.1.1 Organización, Poderes, Capitalización, Vigencia, Negocio, Subsidiarias y Sociedades
- 9.1.1.1 Organización y Poderes. El Concesionario y el Operador Principal son sociedades o entidades mercantiles debidamente constituidas, válidamente existentes, debidamente inscritas en el registro correspondiente, de acuerdo con las leyes de su jurisdicción de constitución u organización (jurisdicción que se determina en el Anexo 17). El Concesionario y el Operador Principal cuentan con todos los poderes sociales u otros poderes aplicables, y la autoridad necesaria para ser propietarios y operar sus propiedades, llevar a cabo sus negocios como se conducen y proponen ser conducidos, y el Concesionario para suscribir el presente Contrato y para cumplir con las obligaciones establecidas en el mismo.

9.1.1.2 Capitalización. Las acciones de capital emitidas, los intereses sociales y otros intereses de capital del Concesionario se establecen en el Anexo 18. Todas las acciones emitidas del capital, participaciones sociales y otras participaciones de capital del Concesionario están debidamente autorizadas y válidamente emitidas, pagadas en un cincuenta por ciento (50%), libres de cargas y gravámenes, y dichas acciones, participaciones sociales u otros intereses de capital han sido emitidos de conformidad con todas las leyes de sociedades o de títulos valores que sean aplicables, con sujeción a lo previsto en la Cláusula 21.5. Las acciones de capital u otras participaciones sociales de capital del Concesionario son propiedad de las personas o entidades indicadas en el Anexo 18 y en los montos establecidos en el mismo. Ninguna acción de capital, participación social u otro interés de capital del Concesionario que no sean las aquí descritas han sido emitidas o

están pendientes de emisión. Salvo lo establecido en el Anexo 18, no existen derechos de preferencia ni otros derechos, opciones, garantías, derechos de conversión, acuerdos o entendimientos similares pendientes para la compra o adquisición del Concesionario de cualquier acción de capital, participación social u otros valores del Concesionario.

9.1.1.3 Capacidad. El Concesionario y el Operador Principal están debidamente capacitados y son competentes para llevar a cabo sus negocios, operaciones cotidianas, y aquellas otras operaciones contempladas en el presente Contrato.

9.1.2 Autorización y Otras Materias

9.1.2.1 Autorización. El Concesionario cuenta con la capacidad y representación suficiente para suscribir y cumplir el presente Contrato. La suscripción y cumplimiento del presente Contrato han sido debidamente autorizadas mediante toda acción social necesaria de los Inversionistas Estratégicos. Ninguno de los actos requeridos para este propósito ha sido modificado o cancelado, y dichos actos tienen plena vigencia.

9.1.2.2 Inexistencia de Conflictos. La suscripción, entrega y cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario y la realización de los actos contemplados en el mismo: (1) no incumplen alguna disposición de las Leyes Aplicables al Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico, acuerdo social, acuerdos fiduciarios o estatuto del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico, según sean aplicables, o cualquier orden, resolución o decreto de cualquier Autoridad Gubernamental que obligue al

Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico; (2) no está en conflicto con, ni se encuentra en incumplimiento de, o constituye (con la debida notificación o el transcurrir del tiempo o ambos) un incumplimiento de cualquier obligación contractual del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico; (3) no resultan en, o requieren la creación o imposición de, cualquier gravamen sustancial sobre cualquiera de las propiedades o activos del Concesionario o del Operador Principal (no incluyendo los gravámenes que de acuerdo al presente Contrato pueden establecerse); y (4) no requiere aprobación o consentimiento alguno de ninguna persona o entidad, de acuerdo con cualquier obligación contractual del Concesionario.

9.1.2.3 Consentimientos Gubernamentales. La suscripción y cumplimiento por parte del Concesionario del presente Contrato no requiere de algún registro, consentimiento o aprobación de, o notificación a ninguna Autoridad Gubernamental en adición a las ya efectuadas, copia de las cuales ha sido entregada al Concedente.

9.1.2.4 Obligación Vinculante. El presente Contrato es legalmente válido y exigible para el Concesionario, de acuerdo con sus términos, salvo que dicha exigibilidad pueda ser limitada por las Leyes Aplicables sobre quiebra o insolvencia.

9.1.3 Estados Financieros. Todos los estados financieros del Concesionario proporcionados al Concedente de conformidad con el presente Contrato reflejarán razonablemente su situación financiera, de acuerdo a los Principios de Contabilidad.

9.1.4 Litigios; hechos adversos. Salvo por lo establecido en el Anexo 16, no existen, a la Fecha de Cierre, sentencias pendientes contra el Concesionario que afecten sustancialmente la propiedad del Concesionario, y no existe acción, embargo, reclamación, demanda, juicio, proceso, pleito, investigación gubernamental o arbitraje pendiente de acuerdo al leal saber y entender del Concesionario, sustancialmente adverso al Concesionario, después de haber realizado la debida investigación, y no existe amenaza alguna de dichas situaciones en contra del Concesionario. Las acciones, embargos, reclamaciones, demandas, juicios, procesos, pleitos, investigaciones y arbitrajes establecidos en el Anexo 16, aunque sean adversas al Concesionario, no podrán razonablemente resultar en un efecto sustancialmente adverso para la capacidad del Concesionario para cumplir con el presente Contrato.

9.1.5 Pago de Tributos. El Concesionario ha pagado todos los tributos (incluyendo todos los impuestos, tasas, derechos y otras obligaciones gubernamentales que graven a dicha persona o entidad o a sus

respectivas propiedades, activos, ingresos o franquicias) y ha presentado todas las declaraciones sobre impuestos y/o tributos que le son aplicables.

- 9.1.6 Contratos Adversos. El Concesionario no es parte en contratos de compra, contratos de futuros, convenios de no-competencia, o cualquier otro contrato que limite su capacidad para realizar negocios, o que pudiera razonablemente resultar sustancialmente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.
- 9.1.7 Cumplimiento de Contratos. El Concesionario no ha incurrido en el incumplimiento de cualquier obligación, convenio o condición contenida en cualquier obligación contractual, salvo cuando dicho incumplimiento no pueda ser razonablemente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.
- 9.1.8 Propiedad Intelectual. El Concesionario y el Operador Principal tienen la propiedad, licencia de uso, o de otro modo tienen el derecho de utilizar toda patente, marca, nombre comercial, derecho de autor, tecnología, know-how y procesos necesarios para el cumplimiento del presente Contrato y para la operación del Aeropuerto.
- 9.1.9 Solvencia. A partir de la fecha del presente Contrato, el Concesionario:
- 9.1.9.1 tiene la propiedad sobre activos con un valor real de mercado mayor al monto total de su pasivo (incluyendo contingencias);
 - 9.1.9.2 tiene un capital sustancialmente suficiente en relación con sus operaciones, como las llevan a cabo actualmente, o en relación con cualquier operación contemplada; y
 - 9.1.9.3 no intenta incurrir, ni pretende incurrir, en deudas superiores a su capacidad de pago.
- 9.1.10 Divulgación. Ninguna declaración o garantía del Concesionario contenida en el presente Contrato, o en cualquier otro documento, certificado o declaración por escrito, proporcionado al Concedente con relación al presente Contrato, contiene o constituye una declaración falsa de algún hecho u omite revelar un hecho cuya revelación es necesaria para realizar declaraciones que no sean engañosas, teniendo en consideración las circunstancias en las cuales fueron hechas. No existe hecho sustancial conocido por parte del Concesionario que haya tenido, tenga o pudiera tener un efecto sustancialmente adverso en la capacidad del Concesionario para cumplir con el presente Contrato, que no haya sido divulgado en el presente Contrato o en otros documentos, certificados y declaraciones proporcionadas al Concedente.

9.1.11 Cumplimiento de las Leyes. El Concesionario no ha incumplido con cualquier ley, ordenanza, reglamento, orden, política, lineamiento u otro requerimiento de cualquier Autoridad Gubernamental cuyo incumplimiento puede o pudiera someter al Concesionario o a cualquiera de sus respectivos funcionarios a responsabilidad penal, o que puede o pudiera tener un efecto sustancialmente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato. El Concesionario ha registrado, inscrito o depositado oportunamente, todo informe relevante, documentos y otros materiales que requieren ser registrados, inscritos o depositados de conformidad con las Leyes Aplicables, salvo cuando el incumplimiento de mantener dicho registro, inscripción o depósito no sujete al Concesionario, o a cualquiera de sus funcionarios a responsabilidad penal y no tenga un efecto sustancialmente adverso para la capacidad del Concesionario de cumplir con el presente Contrato.

“9.2 El Concedente garantiza al Concesionario que:

9.2.1 El representante del Concedente cuenta con las facultades y autorizaciones necesarias para la suscripción del presente contrato;

9.2.2 A la Fecha de Cierre todos los Bienes de la Concesión son de propiedad del Concedente, salvo aquellos referidos en el Anexo 11, los cuales una vez adquiridos integrarán los Bienes de la Concesión de propiedad del Concedente;

9.2.3 Consiente y reconoce, incondicional e irrevocablemente, que el Concesionario tiene y tendrá desde la Fecha de Cierre y hasta la terminación del Contrato, el derecho de explotación del Aeropuerto y que dicho derecho terminará únicamente si se produce una causal de caducidad del Contrato según lo establecido en la Cláusula 15;

9.2.4 No constituirá gravámenes sobre cualquier parte del Aeropuerto como garantía de cualquier obligación o deuda; y

9.2.5 Los Acreedores Permitidos tendrán la condición de terceros beneficiarios únicamente con relación al pago del Endeudamiento Garantizado Permitido en los términos en que éste haya sido aprobado por el Concedente.

En virtud de dicha condición, los Acreedores Permitidos podrán exigir a cualquiera de las partes el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el presente contrato con relación al pago del Endeudamiento Garantizado Permitido en los términos en que éste haya sido aprobado por el Concedente.

Las obligaciones de pago del Concedente establecidas en la parte final del primer párrafo y en el último párrafo del numeral 15.5, en la parte final del segundo párrafo y en el último párrafo del numeral 15.6

y en el segundo párrafo del numeral 15.7.5 no constituyen una garantía del Endeudamiento Garantizado Permitido.

Bajo ninguna circunstancia, el Concedente se constituye en garante, ni responsable solidario de las obligaciones que el Concesionario haya asumido frente a los Acreedores Permitidos”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 10 GARANTIA DE FIEL CUMPLIMIENTO

- 10.1 Garantía de Fiel Cumplimiento. Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de la cláusula penal descrita en la Cláusula 5.8, el Concesionario entregará al Concedente la Garantía de Fiel Cumplimiento, la cual deberá ser emitida o confirmada en términos sustancialmente iguales a los contenidos en el Anexo 13 por una entidad de crédito peruana aprobada por el Concedente. La Garantía de Fiel Cumplimiento se sujetará a los lineamientos establecidos en el Anexo 13, será por la suma de US\$30'000,000.00 (treinta millones de Dólares) y podrá ser reducida gradualmente por el Concesionario en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario hasta alcanzar la suma de US\$10'000,000.00 (Diez Millones de Dólares), previa verificación de la ejecución de las mismas por OSITRAN. La Garantía de Fiel Cumplimiento nunca podrá ser inferior a la suma de US\$10'000,000.00 (Diez Millones de Dólares) durante la Vigencia de la Concesión.

Las instituciones autorizadas para emitir cartas fianzas a favor del Concedente deben ser, obligatoriamente, empresas bancarias tanto nacionales como extranjeras que tengan, en el primer caso, el mayor nivel de calificación de riesgo otorgada por la Superintendencia de Banca y Seguros y, en el segundo caso, que dichas empresas bancarias sean consideradas de primera categoría por el Banco Central de Reserva. Adicionalmente la carta de crédito "stand by" deberá ser emitida por una institución financiera de primera categoría según la clasificación otorgada por el Banco Central de Reserva y confirmada por una empresa bancaria nacional que tenga el mayor nivel de calificación de riesgo otorgada por la Superintendencia de Banca y Seguros.

- “10.2. Restitución del Monto Garantizado. En caso de ejecución parcial o total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, el Concesionario deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto establecido. Si el Concesionario no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto

original requerido en la Cláusula 10.1 en un plazo de treinta (30) días calendario contado a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución de la misma, el Concedente a través de OSITRAN, mediante comunicación escrita a ese efecto, declarará resuelto el presente Contrato y, como consecuencia de ello, la Concesión caducará en la fecha de dicha notificación.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

10.3 Renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento.- El Concedente deberá solicitar la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento, si ésta no es renovada oportunamente.

La nueva Garantía de Fiel Cumplimiento deberá tener vigencia desde la fecha en la que haya vencido la anterior”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 11 CONDICIONES PARA LA FECHA DE CIERRE

11.1 La Fecha de Cierre, el otorgamiento de la Concesión y las obligaciones del Concedente establecidas en el presente Contrato están sujetas a la satisfacción por parte del Concesionario de cada una de las siguientes condiciones suspensivas:

- 11.1.1 El presente Contrato deberá haber sido debidamente suscrito por las Partes;
- 11.1.2 El Contrato de Operación deberá haber sido debidamente suscrito por el Concesionario y el Operador Principal;
- 11.1.3 El Concesionario o el Operador Principal deberá haber obtenido la Licencia de Operación;
- 11.1.4 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá haber sido emitida en los términos establecidos en el Anexo 13;
- 11.1.5 El Concesionario deberá haber obtenido los consentimientos, aprobaciones y reconocimientos de todas las personas cuyo consentimiento, aprobación y reconocimiento pudiera ser requerido sobre los términos y la suscripción del presente Contrato y la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el mismo, salvo lo dispuesto en la Cláusula 25;

- 11.1.6 Las pólizas de seguro requeridas en la Cláusula 20 deberán estar en plena vigencia y efecto, conjuntamente con la entrega de las pólizas correspondientes u otra prueba apropiada que evidencie una cláusula de pago por pérdida y/o cláusulas de seguro adicionales o endosos, según sea apropiado, a favor del Concedente, y en forma sustancialmente satisfactoria para el mismo;
- 11.1.7 Ninguna acción, procedimiento, proceso, investigación, auditoría, reglamento o ley deberá haber sido instituida ante cualquier Autoridad Gubernamental, de tal forma que (i) si fuera iniciada pudiera tener un efecto sustancialmente adverso para el Concesionario o (ii) limite, restrinja o prohíba la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato y que, a juicio del Concesionario, pudiera hacer desaconsejable la ejecución de dichas operaciones y transacciones. La declaración jurada del Concesionario de no conocer de dichos hechos, actos o acciones será prueba suficiente, salvo evidencia en contrario;
- 11.1.8 El Concedente haya recibido testimonio de la escritura pública de constitución y estatuto del Concesionario, en el que conste que su único objeto social es el fungir como Concesionario del presente Contrato, y prueba de su inscripción en el registro público correspondiente, conjuntamente con cualquier modificación a dicha escritura pública de constitución y estatuto;
- 11.1.9 El capital suscrito sea al menos equivalente a US\$ 30'000,000 y cuando menos se haya pagado US\$ 15'000,000 del mismo; lo que deberá acreditarse con la constancia de inscripción de la Sociedad Concesionaria ante el Registro Público correspondiente, salvo que ello conste por escritura pública a que se refiere el numeral 11.1.8. El saldo del capital social suscrito pero no pagado deberá ser pagado dentro del primer año de Vigencia de la Concesión.
- 11.1.10 El Concedente haya recibido el poder inscrito y debidamente otorgado por el Concesionario a favor de su representante legal, autorizando a éste último a suscribir el presente Contrato en representación del Concesionario;
- 11.1.11 A la Fecha de Cierre, las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, cumplan con todas las Leyes Aplicables (incluyendo, sin limitación alguna, aquellas leyes de cada jurisdicción correspondiente al lugar en que cada Inversionista Estratégico esté domiciliado o constituido) y no haya impedimento legal alguno para la suscripción, ejecución y cumplimiento del presente Contrato;
- 11.1.12 El Concesionario deberá haber transferido a la Dirección Ejecutiva FOPRI la suma de US\$3'500,000.00 (Tres Millones

Quinientos Mil Dólares) por los gastos del proceso para la entrega en concesión del Aeropuerto.

11.1.13 Los convenios de estabilidad jurídica, según sea el caso, deberán haber sido firmados.

11.2 Incumplimiento de las Condiciones. Las condiciones contenidas en la Cláusula 11.1 deberán ser satisfechas a más tardar en la Fecha de Cierre. En el supuesto de que dichas condiciones no hayan sido satisfechas y el Concedente, a su discreción, no haya prorrogado dicha fecha con relación a cualquier condición, o haya renunciado a dicha condición mediante comunicación por escrito dirigida al Concesionario, el Concedente podrá resolver el presente Contrato y cobrar el monto máximo de la Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Oferta referida en las Bases, excepto en el caso de que no sea imputable ni al Concesionario ni al Operador Principal el que no se hayan satisfecho las condiciones respectivas.

CLÁUSULA 12 RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIONES

“12.1 Ausencia de Responsabilidad del Concedente. Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo y tercer párrafo del numeral 18.1, el Concesionario reconoce y acuerda expresamente que, salvo en los casos de culpa inexcusable, dolo o mala fe, el Concedente no tendrá responsabilidad alguna frente al Concesionario, a los Inversionistas Estratégicos o cualquiera de sus cesionarios, agentes o acreedores, por cualquier pérdida, daño o demora de cualquier naturaleza, que resulte directa o indirectamente de cualquier acto, omisión, negligencia o incumplimiento que surja durante el curso de, en relación con, o como consecuencia del otorgamiento de la Concesión. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A., o la entidad o entidades correspondientes del Estado Peruano, serán responsables de todas las obligaciones que se deriven de la operación del Aeropuerto hasta la Fecha de Cierre, no siéndolo ni el Concesionario ni el Operador Principal. Sin perjuicio de la generalidad de las estipulaciones que anteceden, por medio del presente las Partes acuerdan que:”

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

12.1.1 Cualquier información obtenida del Concedente que de cualquier manera esté relacionada con el Aeropuerto o con cualquier terreno o estructura adyacente al mismo, no deberá asumirse que incluye toda la información que tiene el Concedente en su posesión y el Concedente no tendrá obligación ni responsabilidad alguna, surja o no del presente Contrato, de poner a disposición del Concesionario, en cualquier momento, antes o después de la suscripción del presente

Contrato, toda la información en posesión del Concedente, o cualquier parte de la misma, sin perjuicio de cualquier solicitud del Concesionario, requiriendo dicha información, sea ésta expresa o tácita; y

12.1.2 El Concedente ha proporcionado información veraz y precisa, según su leal saber y entender. Sin embargo, no garantiza en forma alguna la exactitud de la información transmitida al Concesionario. Por la presente disposición el Concesionario renuncia a cualquier garantía de cualquier naturaleza de parte del Concedente.

12.2 Indemnización por el Concesionario. El Concesionario, dentro de las áreas y actividades del Aeropuerto a él encomendadas, asumirá la responsabilidad e indemnizará y mantendrá a salvo al Concedente, contra cualquier acción, procedimiento, reclamación, demanda, embargo, obligación o daño respecto de:

12.2.1 Lesiones o muerte de cualquier persona o daños y/o perjuicios relativos a cualquier bien, causados con relación al desarrollo de obras en el Aeropuerto o la realización de cualquier otro trabajo en el Aeropuerto incluida la ejecución de Mejoras; y

12.2.2 Cualquier ruptura o fuga de tuberías, o el asentamiento o colapso de cualquier camino o terreno asfaltado, que fueren causados como resultado directo o indirecto del desarrollo del Aeropuerto o de cualquier Mejora, o por cualquier otro trabajo realizado en el Aeropuerto y que se requiera por el presente Contrato.

“12.3 Ausencia de Daños Indirectos. Salvo las obligaciones del Concedente y del Concesionario de pagar las penalidades o indemnizaciones previstas en el presente Contrato, sin perjuicio de las responsabilidades del Concesionario establecidas en las Leyes Aplicables y en las Normas, derivadas de sus incumplimientos contractuales; ni las Partes ni ninguno de sus directivos, subcontratistas, empleados o Filiales será responsable frente a la otra Parte, ya sea contractualmente o por responsabilidad civil objetiva o de cualquier otro tipo, por cualquier pérdida de utilidades por la otra Parte con relación a, o como consecuencia de la Concesión, o del cumplimiento o incumplimiento del presente Contrato. ~~El Concesionario será responsable tan sólo de las penalidades e indemnizaciones establecidas en el presente Contrato, en las Leyes Aplicables y en las Normas”~~

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

12.4 Límites a la Responsabilidad del Concesionario. El Concesionario no es un sucesor o empleador sustituto del Concedente, ni de sus organismos, y por tanto no le corresponde ninguna responsabilidad por las operaciones y actividades en el Aeropuerto que hayan ocurrido con anterioridad a la Fecha

de Cierre. El Concedente mantendrá al Concesionario y al Operador Principal indemne con relación a dichas operaciones y actividades ocurridas con anterioridad a la Fecha de Cierre, y a cualquier responsabilidad que de las mismas se derive.

CLÁUSULA 13 FUERZA MAYOR

- 13.1 Eventos de Fuerza Mayor. Para los fines del presente Contrato, el término "Evento de Fuerza Mayor" significará un evento, condición o circunstancia, incluyendo el caso fortuito, fuera del control razonable de la Parte que reclama la Fuerza Mayor, el cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables de la Parte que reclama la Fuerza Mayor para prevenirla o mitigar sus efectos, causa una demora relevante, o la interrupción en el cumplimiento de cualquier obligación establecida en el presente Contrato, incluyendo, sin limitación:
- 13.1.1 Cualquier acto de guerra (declarada o no), invasión, conflicto armado o acto de enemigo extranjero, bloqueo, embargo, revolución, disturbio, insurrección, conmoción civil o manifestaciones incluyendo las de ex-trabajadores del Aeropuerto, actos de terrorismo, y cualquier apropiación, ocupación o sitio de cualquier parte sustancial del Aeropuerto, como consecuencia de lo anterior;
 - 13.1.2 Cualquier huelga o suspensión de trabajo que no ha sido motivada por un deseo de influenciar los términos de contratación entre el Concesionario y sus trabajadores, o que sea en respuesta al cambio de la Ley Aplicable o sea dirigida contra compañías o instalaciones de propiedad, o administración extranjera;
 - 13.1.3 "Cualquier hallazgo o descubrimiento mencionado en la Cláusula 18.3, así como el hallazgo de cualquier ruina arqueológica o histórica que impida de forma sustancial la realización de las Mejoras, o que retrase su ejecución por un plazo superior a seis (6) meses;"
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**
- 13.1.4 Cualquier terremoto, inundación, tormenta, huracán, tornado, rayo, incendio, explosión, epidemia, plaga o evento similar;
 - "13.1.5 Sin perjuicio de lo establecido en el numeral 13.1.2, cualquier huelga o paro laboral en general, que impida realizar las

operaciones y actividades dentro de las instalaciones del Aeropuerto”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

“13.2 Ley Aplicable. El Concesionario sólo podrá invocar la aplicación o efectos de una Ley Aplicable o Norma (distinta de aquellas que impongan sanciones o infracciones vinculadas al presente Contrato) como un Evento de Fuerza Mayor cuando la aplicación o los efectos de la Ley Aplicable o Norma en cuestión impidan al Concesionario el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Contrato con respecto a la ejecución de las Mejoras y de sus compromisos de inversión”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

"13.3 Apoyo del Concedente. Cuando ocurra cualquiera de los Eventos de Fuerza Mayor estipulados en la Cláusula 13.1 y se prevea que sus efectos continuarán por un período mayor de seis (6) meses, en condiciones tales que los ingresos por concepto de seguros o cualquier otra indemnización de la Autoridad Gubernamental no estén disponibles para el Concesionario, el Concedente de manera expeditiva optará por:

13.3.1 Actuando a través de OSITRAN, permitir un incremento transitorio de las Tarifas Máximas; y/o

13.3.2 Permitir una prórroga apropiada de la Vigencia de la Concesión; y/o

13.3.3. Permitir cualquier otra medida que el Concedente considere conveniente."

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

"13.4 Ausencia de Responsabilidad.- Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por causa de un Evento de Fuerza Mayor por un lapso superior a doce (12) meses y que impida a las aeronaves despegar y

aterrizar con sus pasajeros y carga, así como abordar, bajar, cargar y descargar de las aeronaves en forma segura, dará derecho a cualquiera de las Partes a resolver el presente Contrato, aplicándose en tal caso lo dispuesto en el numeral 15.7. En tal supuesto, se declarará caduca la Concesión mediante notificación por escrito a la otra Parte, salvo cuando las acciones para el restablecimiento de los servicios afectados se hayan ya iniciado y su conclusión en un período no mayor a veinticuatro (24) meses haya sido acordada por las Partes”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

13.5 Notificación de Evento de Fuerza Mayor. La Parte que invoque un Evento de Fuerza Mayor deberá notificar a OSITRAN y a la otra Parte, de:

13.5.1 Los actos que constituyen el supuesto Evento de Fuerza Mayor, dentro del primer Día Útil de haber ocurrido o de haber descubierto dicho evento, salvo que el mismo sea público y evidente, en cuyo caso no requerirá de notificación alguna; y

13.5.2 El período previsible de suspensión de actividades por la Parte afectada. Además, la Parte que invoque el Evento de Fuerza Mayor deberá mantener a la otra Parte informada de cualquier desarrollo de los eventos relevantes.

13.6 Saneamiento. La Parte que invoque un Evento de Fuerza Mayor deberá realizar todo esfuerzo posible para asegurar que la prestación de los Servicios Aeroportuarios sea reanudada una vez concluido dicho evento. Más aún, la Parte afectada deberá realizar todo esfuerzo posible para minimizar cualquier demora o costo adicional para los Usuarios.

CLÁUSULA 14

CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

14.1 Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. La Concesión caducará al vencimiento de la Vigencia de la Concesión. Una vez que haya caducado la Concesión, los Bienes de la Concesión revertirán al Concedente, y cualquier Contrato de Operación y los subcontratos que pudieran haber sido celebrados para la explotación del Aeropuerto de conformidad con el presente Contrato, también caducarán de pleno derecho.

14.2 Efectos del Vencimiento. Una vez que la Vigencia de la Concesión haya vencido, el Concesionario deberá:

- 14.2.1 Entregar la posesión, uso y disfrute de los Bienes de la Concesión al Concedente, así como la información que fuere necesaria para que el Concedente pueda continuar proporcionando los servicios de manera ininterrumpida;
- 14.2.2 Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en buenas condiciones de operación, salvo el desgaste por el uso normal y el transcurrir del tiempo, como se defina en las especificaciones técnicas respectivas, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA o el que lo sustituya hasta el final de la Vigencia de la Concesión.
- 14.3 Cooperación. El Concesionario deberá proporcionar su cooperación para la transferencia ordenada de la posesión del Aeropuerto y la entrega de la información relevante al Concedente o a la Persona que éste designe de tal forma que no haya interrupción alguna en la prestación de los Servicios Aeroportuarios.
- 14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.

CLÁUSULA 15 CADUCIDAD DE LA CONCESION POR OTRAS CAUSALES

- 15.1 Causales de Caducidad de la Concesión. Son causales de caducidad de la Concesión las siguientes:
- 15.1.1 Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato por parte del Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.2;
- 15.1.2 Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario de acuerdo con la Cláusula 15.5;
- 15.1.3 Resolución opcional por el Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.6;
- "15.1.4 Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo **a que hace referencia la Cláusula 13.4;**"
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

15.1.5. Destrucción total del Aeropuerto o de una parte sustancial del mismo;

15.1.6. Por acuerdo entre las Partes;

De verificarse cualquiera de las causales descritas en la presente cláusula, el Concedente a través del OSITRAN podrá declarar la Caducidad de la Concesión, mediante simple aviso cursado por escrito al Concesionario.

15.2 Incumplimiento por el Concesionario. Constituirá un incumplimiento del Concesionario:

“15.2.1 Incumplimiento de Contrato.- El incumplimiento por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones del presente Contrato, que genere un incumplimiento calificado como grave por el presente Contrato en los numerales 15.2.1.1 y 15.2.1.4 al 15.2.1.7, deberán ser subsanados, en el plazo máximo de sesenta (60) días calendario siguientes a la recepción por parte del Concesionario de la notificación que para tal efecto le remita OSITRAN o en el plazo mayor que OSITRAN establezca en la notificación respectiva, con el fin de que la acción u omisión sea rectificada. El plazo de sesenta (60) días calendario o el plazo mayor que OSITRAN establezca, también será aplicable como plazo de subsanación para todos los numerales de la Cláusula 15.2 del presente Contrato que no tengan un plazo específico definido en los mismos.

Los incumplimientos a que se refieren los numerales 15.2.1.2 y 15.2.1.3 no podrán ser objeto de subsanación.

Sin perjuicio de la obligación de subsanación a cargo del Concesionario establecida en el primer párrafo de este numeral, de producirse un incumplimiento por parte del Concesionario, de acuerdo a lo establecido en los numerales 15.2.1.1, 15.2.2, 15.2.3 y 15.2.4, los Acreedores Permitidos podrán subsanar los referidos incumplimientos en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, computados a partir de la notificación de OSITRAN a los Acreedores Permitidos sobre el vencimiento del plazo de subsanación a cargo del Concesionario. Para tal efecto, producido el vencimiento del mencionado plazo, OSITRAN deberá notificar a los Acreedores Permitidos de la ocurrencia de dicho vencimiento.

Del mismo modo, OSITRAN notificará a los Acreedores Permitidos, simultáneamente a la notificación que se remita al Concesionario, de la ocurrencia de cualquier incumplimiento de las obligaciones del Concesionario establecidas en el presente Contrato, con el fin de que los Acreedores Permitidos puedan realizar las acciones que consideren necesarias para contribuir al cabal cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario.

Las demás obligaciones del Concesionario cuyo incumplimiento no dé lugar a una causal de caducidad de la Concesión, se subsanarán en el plazo que establezca el OSITRAN.

De no efectuarse la subsanación en el plazo establecido en la respectiva notificación se iniciará el procedimiento administrativo sancionador a cargo de OSITRAN.

El Concedente declara expresamente que será OSITRAN, quien conforme a sus facultades de fiscalización y mediante resolución de su Consejo Directivo, tipificará las infracciones vinculadas a la ejecución del presente Contrato.

Los siguientes supuestos constituirán incumplimiento grave del Concesionario y se sujetarán a lo dispuesto en la Cláusula 15.1, cuando se refieran a los casos establecidos en el segundo párrafo del presente numeral o si dentro de los plazos establecidos en el presente numeral no son debidamente subsanados:"

- **Modificación aprobada en virtud al **Addendum N° 3** del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

- **Modificación aprobada en virtud al **Addendum N° 4** del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 15.2.1.1 El incumplimiento del pago de la Retribución;
- 15.2.1.2 La falta de vigencia de cualquiera de las pólizas de seguro exigidas en el presente contrato;
- 15.2.1.3 El incumplimiento en la constitución o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, o de los lineamientos a que ésta debe sujetarse conforme a la Cláusula 10.1, que incluyen pero no se limitan a los montos y plazos indicados en dicha Cláusula.
- 15.2.1.4 La sustitución o la eliminación de un Inversionista Estratégico o del Operador Principal, o la cesión o intento de cesión de posición contractual del Concesionario, sin la debida aprobación previa del Concedente.
- 15.2.1.5 Incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.
- 15.2.1.6 La violación, por parte del Concesionario o de sus accionistas, de las disposiciones establecidas en el

presente Contrato sobre cesión y transferencia de acciones del Concesionario;

15.2.1.7 La terminación, modificación o cesión del contrato de transferencia de tecnología, sin el consentimiento previo y por escrito del Concedente, mediante el cual quien posea la tecnología para efectos de la calificación del Operador Principal le transmita a éste la tecnología requerida para la operación del Aeropuerto, o si quien posea la tecnología no mantiene el personal propio para los puestos y con las condiciones establecidas en el presente Contrato, o si el Concesionario no presentare anualmente a OSITRAN certificación suficiente de que dicha tecnología ha sido efectivamente transferida al Operador Principal.

15.2.2 Insolvencia, Disolución o Quiebra. Si el Concesionario, a solicitud o por acción propia o de terceros, devenga o sea declarado insolvente, sea sometido a reestructuración patrimonial, disolución y liquidación o quiebra, se encuentre o no sujeto a un procedimiento concursal o admita por escrito su incapacidad presente o proyectada para pagar sus deudas líquidas y exigibles o por cualquier resolución firme e inapelable emitida por autoridad competente ordenando su reestructuración patrimonial, liquidación y disolución o quiebra y dicha resolución permanezca en vigor por un plazo mayor a treinta (30) días calendario.

“15.2.3 Embargo o Secuestro Gubernamental. La imposición de cualquier embargo o secuestro trabado por sentencia ~~o resolución~~ firme, por un monto igual o superior a US \$10,000,000.00 (Diez millones de Dólares de los Estados Unidos de América) sobre todo o parte de los derechos o activos del Concesionario, a petición de cualquier Autoridad Gubernamental”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

“15.2.4 Sentencias y Embargos. Cualquier orden de pago, embargo o proceso similar que importe una resolución firme e inapelable contra el Concesionario y por: (i) un monto equivalente o mayor al cinco por ciento (5%) de los Ingresos Brutos obtenidos en el Año Calendario anterior a aquél en el que se emite la resolución; o (ii) un monto acumulado que represente por lo menos un doce por ciento (12%) de los Ingresos Brutos obtenidos en el año calendario anterior a aquél en el que se emite la última resolución (que en cualquier caso no esté cubierto adecuadamente por un seguro respecto del cual el Concesionario deberá brindar prueba escrita de su cobertura), dictada en contra del Concesionario o de cualquiera de sus activos, y que

permanezca en vigor por un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario, o al quinto (5) día calendario previo a la fecha de cualquier venta o remate;”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

15.2.5 ~~Interdicto, Requerimiento. El Concesionario se encuentre sujeto a una orden judicial o administrativa que le impida realizar una parte sustancial de su negocio y dicha orden continúe en vigor por más de treinta (30) días calendario;~~

- **Modificación: Eliminación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

15.2.6 Licencias y Permisos. La pérdida, suspensión, revocación o falta de renovación de cualquier licencia o permiso, obtenido o por obtenerse, por parte del Concesionario y/o del Operador Principal, si dicha pérdida, suspensión o revocación, o falta de renovación pudiera tener un efecto sustancialmente adverso, a juicio del OSITRAN, sobre la capacidad del Concesionario para cumplir con el presente Contrato; o

~~15.2.7 Incumplimiento en el Pago de un Endeudamiento Garantizado Permitido. El incumplimiento por parte del Concesionario en el pago de principal o intereses, a su vencimiento, de un Endeudamiento Garantizado Permitido que no se subsane dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su vencimiento, o el plazo mayor que solicite al Concedente el Acreedor Permitido, a quien no se haya hecho el pago (“Evento de Incumplimiento”);~~

“15.2.7 Terminación después de aceleración generada por el Incumplimiento en el Pago del Endeudamiento Garantizado Permitido. La aceleración generada por el incumplimiento por parte del Concesionario en el pago del principal o intereses de un Endeudamiento Garantizado Permitido en los términos que sean aprobados por el Concedente, en cuyo caso, éste deberá dar por finalizada la Concesión e iniciar el procedimiento de ejecución a que se refiere el numeral 15.7.”

- **Modificación: Eliminación aprobada en virtud al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 06 de abril de 2001.**

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

"15.2.8 Cierre del Aeropuerto.- El cierre del Aeropuerto o la suspensión de las actividades del mismo en relación con el tráfico aéreo comercial por más de setenta y dos (72) horas consecutivas excepto cuando esto ocurra como consecuencia de un Evento de Fuerza Mayor o por decisión o acto del Concedente o del responsable de prestar los Servicios de Aeronavegación, de conformidad con las leyes aplicables."

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 06 de abril de 2001.**

"15.2.9 Otros Incumplimientos.- Incumplimiento del Concesionario de otras obligaciones establecidas en el presente Contrato como causales de caducidad".

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

15.3 Notificación a los Acreedores Permitidos y al Concesionario. Al percatarse el Concedente de cualquier incumplimiento del Concesionario o de los referidos en esta Cláusula deberá, dentro de los siguientes cinco (5) Días Útiles, notificar al Concesionario y a los Acreedores Permitidos de la existencia de dicho incumplimiento, a fin de dar oportunidad a que el mismo sea subsanado.

"15.4 Declaración de Caducidad de la Concesión por parte del Concedente. Al ocurrir cualquier incumplimiento del Concesionario calificado como grave en la Cláusula 15.2.1, o cualquiera de las condiciones mencionadas en los numerales que van del 15.2.2 al 15.2.8; y durante la continuación del mismo o la misma, luego de observarse los plazos establecidos en la Cláusula 15.2 para la configuración del incumplimiento o para su subsanación; el Concedente podrá dar por caduca la Concesión inmediatamente, y podrá tomar el control y la operación inmediata del Aeropuerto, así como cobrar la cantidad total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, sin perjuicio de las demás acciones y derechos que le correspondan de acuerdo con el presente Contrato y las Leyes Aplicables."

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

"15.5 Terminación de la Concesión por el Concesionario.- En caso que el Concedente:

- a) No proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario;

- b) No respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21;
- c) No entregue todas las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato en el plazo máximo de doce (12) años contados a partir de la Fecha de Cierre;
- d) Incumpla cualquiera de las obligaciones establecidas en los numerales 2.4 último párrafo, 2.5 último párrafo, 3.1, 3.2, 9.2.3, 9.2.4, 12.4, 18.1 tercer párrafo y 20.10, o
- e) Incumpla cualquier obligación sustancial distinta de las listadas en el literal precedente o si CORPAC S.A. o alguna Autoridad Gubernamental relacionada con la operación del Aeropuerto, incumpla cualquiera de sus obligaciones establecidas en las Leyes Aplicables, Normas administrativas o contractualmente asumidas frente al Concesionario, y que cualquiera de los incumplimientos contemplados en todos los supuestos del presente literal: (i) cause un perjuicio económico al Concesionario declarado mediante resolución judicial o laudo arbitral firme cuyo descuento de la Retribución, que podrá aplicarse en una o más oportunidades hasta agotar su importe, sea impedido por el Concedente u objetado por OSITRAN, dado que el mecanismo de descuento es expresamente aceptado por el Concedente; o (ii) de cualquier forma impida al Concesionario el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Contrato y que este incumplimiento genere la caducidad de la Concesión,

y siempre que cualquiera de los incumplimientos señalados en los literales a) al e) no hayan sido subsanados por el Concedente en el plazo máximo de noventa (90) días calendario o el plazo mayor que convengan las partes, contados a partir de la recepción del requerimiento formal, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, para los casos b), c), d) o e) del presente numeral, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando únicamente los montos desembolsados pendientes de amortización, intereses y comisiones vencidos relativos al Endeudamiento Garantizado Permitido, o derechos adicionales a los mencionados con anterioridad, siempre que los mismos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, o los derechos que correspondan a los Acreedores Permitidos en los respectivos Contratos de Financiamiento, Contratos de Garantía u otros contratos vinculados; siempre y cuando, en este último supuesto, dichos contratos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, los mismos que se pagarán directamente a los Acreedores Permitidos y las obligaciones por

beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables.

Para realizar las proyecciones en la obtención del flujo de caja libre esperado, se tomará en cuenta los resultados e información correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de por lo menos cuatro (04) años inmediatamente anteriores a la fecha de Caducidad.

En el caso que efectuados los descuentos en beneficio de los Acreedores Permitidos a que se refieren los párrafos precedentes, no se satisfaga la totalidad de los montos adeudados a los mismos, producida la resolución del presente contrato, el Concedente deberá iniciar el procedimiento de ejecución a que se refiere el Numeral 15.7”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

“15.6. Resolución Opcional por parte del Concedente.- En cualquier momento y a su discreción, el Concedente podrá resolver la Concesión y recuperar el control del Aeropuerto mediante notificación previa y por escrito al Concesionario con por lo menos seis (6) meses de anticipación.

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando únicamente los montos desembolsados pendientes de amortización, intereses y comisiones vencidos relativos al Endeudamiento Garantizado Permitido, o derechos adicionales a los mencionados con anterioridad, siempre que los mismos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, o los derechos que correspondan a los Acreedores Permitidos en los respectivos Contratos de Financiamiento, Contratos de Garantía u otros contratos vinculados; siempre y cuando, en este último caso, dichos contratos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, los mismos que se pagarán directamente a los Acreedores Permitidos y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables.

La metodología para obtener dichos flujos de caja libre se realizará considerando los mismos términos y condiciones descritos en la Cláusula 15.5.

En el caso que efectuados los descuentos en beneficio de los Acreedores Permitidos a que se refieren los párrafos precedentes, no se satisfaga la totalidad de los montos adeudados a los mismos, producida la resolución del presente contrato, el Concedente deberá iniciar el procedimiento de ejecución a que se refiere el Numeral 15.7”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

“15.7 Procedimiento de Ejecución.- Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquiera de los supuestos contemplados en los numerales 15.1.1 a 15.1.7 se convocará un nuevo concurso público internacional para seleccionar al Nuevo Concesionario, de conformidad con el procedimiento siguiente:

15.7.1 El Concedente nombrará temporalmente a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien operará el Aeropuerto y cumplirá las obligaciones del Concesionario mientras se produce la sustitución de éste por el Nuevo Concesionario, manteniéndose vigentes a favor de los Acreedores Permitidos todos los gravámenes que hayan sido aprobados previamente y en su integridad por el Concedente.

Las obligaciones del interventor temporal con relación al pago del Endeudamiento Garantizado Permitido, en los términos aprobados previamente y en su integridad por el Concedente, se pagarán única y exclusivamente con los ingresos que genere la operación del Aeropuerto, descontando el monto de la retribución, los pagos a que se encuentra obligado a realizar el Concesionario y los gastos necesarios para la operación y mantenimiento del Aeropuerto. Bajo ninguna circunstancia, el Concedente estará obligado a efectuar pagos con relación al Endeudamiento Garantizado Permitido durante el período de intervención temporal si los ingresos que genere la operación del Aeropuerto, efectuados los descuentos antes mencionados, fuesen insuficientes para realizar dichos pagos a su vencimiento.

15.7.2 El Concedente deberá sustituir al Concesionario por el Nuevo Concesionario mediante concurso público internacional, convocado por el Concedente o quien éste designe, de acuerdo a lo siguiente:

15.7.2.1 Los postores para el concurso público al que se refiere esta Cláusula serán precalificados por el Concedente, o por quien éste designe, utilizando por lo menos los mismos requisitos técnicos y financieros mínimos, establecidos en las Bases.

15.7.2.2 El adjudicatario será aquel que presente la oferta técnica y económicamente más conveniente para la viabilidad de la Concesión, considerando lo establecido en las Leyes Aplicables. Para tal efecto, se deberá suscribir el nuevo contrato de concesión tomando en consideración las condiciones señaladas en la presente cláusula.

En tanto cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido, cuyas obligaciones principales hayan sido aprobadas por el Concedente, se mantenga pendiente de amortización, el adjudicatario deberá:

(i) Suscribir un contrato de Concesión que contenga obligaciones para el nuevo Concesionario equivalentes a las contenidas en este Contrato con relación a las Mejoras, el mantenimiento y las condiciones de operación del Aeropuerto, así como las condiciones necesarias para que el nuevo Concesionario pueda pagar el Endeudamiento Garantizado Permitido.

(ii) Ser financiera y técnicamente calificado para operar el Aeropuerto y ejecutar sus obligaciones establecidas en el contrato de concesión.

(iii) Asumir las obligaciones del Concesionario original con los Acreedores Permitidos en los respectivos términos principales de los Contratos de Financiamiento, Contratos de Garantía (con el Concesionario o sus Inversionistas Estratégicos) u otros contratos vinculados, que hayan sido aprobados íntegramente por el Concedente, los mismos que deberán ser incorporados a las Bases del nuevo concurso público internacional.

15.7.2.3 La posesión del Aeropuerto será transferida al Nuevo Concesionario, como un conjunto y constituyendo una unidad económica, de manera tal que todos los Bienes de la Concesión puedan continuar siendo usados por el Nuevo Concesionario para la prestación de los Servicios Aeroportuarios de forma ininterrumpida.

15.7.3 Una vez que el Nuevo Concesionario asuma la operación del Aeropuerto, luego de habersele otorgado la Buena Pro, del monto de sus Ingresos Brutos, independientemente del pago de la Retribución al Concedente, el Nuevo Concesionario en el siguiente orden de prelación, pagará, salvo lo establecido en el numeral 15.7.4 :

15.7.3.1 Las remuneraciones y demás derechos laborales de los trabajadores del Concesionario;

15.7.3.2 Los montos desembolsados pendientes de amortización, intereses y comisiones vencidos relativos al Endeudamiento Garantizado Permitido, o derechos adicionales a los mencionados con anterioridad, siempre que los mismos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, o los derechos que correspondan a los Acreedores Permitidos en los respectivos Contratos de Financiamiento, Contratos de Garantía u otros contratos vinculados; siempre y cuando, en este último caso, dichos contratos hayan sido previamente aprobados en su integridad por el Concedente, los mismos que se pagarán directamente a los Acreedores Permitidos;

15.7.3.3 Los tributos, excepto aquellos que estén garantizados de conformidad con las Leyes Aplicables;

15.7.3.4 Cualquier multa u otra penalidad que no hubiere sido satisfecha por el Concesionario;

15.7.3.5 Cualquier otro pasivo del Concesionario a favor del Concedente;

15.7.3.6 Los gastos en que incurra el Concedente derivados de la convocatoria y ejecución del concurso público a que se refiere la presente cláusula;

15.7.3.7 Cualquier otro pasivo del Concesionario frente a terceros con relación a la Concesión;

15.7.3.8 Al Concesionario hasta el Valor Contable de las Mejoras, determinado de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad, menos el importe pagado conforme a las secciones 15.7.3.1, 15.7.3.2, 15.7.3.3, 15.7.3.4, 15.7.3.5, 15.7.3.6 y 15.7.3.7 anteriores.

15.7.4 Sin perjuicio de lo señalado en el numeral precedente, en los supuestos a que se refieren los numerales 15.5 y 15.6 del presente contrato, únicamente en el caso que aplicados los descuentos en beneficio de los Acreedores Permitidos y de los trabajadores del Concesionario, se satisfaga la totalidad de los montos adeudados a los referidos beneficiarios, se excluirá a los mismos de la prelación señalada en los numerales 15.7.3.1 y 15.7.3.2.

Asimismo, en los supuestos a que se refiere el numeral 15.2 del presente Contrato, el monto a pagarse al Concesionario conforme al numeral 15.7.3.8

se limitará únicamente al valor de su patrimonio a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión.

15.7.5 En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión a fin de evitar la paralización total o parcial del Aeropuerto, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la operación total o parcial del Aeropuerto por un plazo no superior a un Año Calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

De no existir adjudicatario en la subasta en un plazo de dieciséis (16) meses, o el plazo mayor que acuerde el Concedente con los Acreedores Permitidos, contados desde la fecha de la resolución firme del Concedente declarando la Caducidad de la Concesión, el Concedente pagará hasta el Valor Contable de las Mejoras utilizando la misma prelación del numeral 15.7.3 de la presente Cláusula”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

15.8 Consecuencia de la Caducidad.

15.8.1 Una vez que haya caducado la Concesión, el Concesionario deberá:

- Entregar al Concedente, o a quien éste designe, los Bienes de la Concesión.
- Proporcionar al Concedente o a quien éste designe toda la información necesaria para que los servicios continúen ininterrumpidamente; y
- Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en condiciones óptimas de funcionamiento, salvo cualquier deterioro como consecuencia del uso normal y del transcurso del tiempo, de acuerdo con las especificaciones técnicas del equipo respectivo.

15.8.2 El Concesionario y el Operador Principal tendrán el derecho a retener, y no transmitir al Estado o al Nuevo Concesionario, los nombres comerciales y marcas que identifiquen al Operador Principal en sus operaciones fuera del Perú.

“15.8.3 Los pagos que deban efectuarse a los Acreedores Permitidos de conformidad con los procedimientos establecidos en los numerales 15.5, 15.6 y 15.7 deberán depositarse en la cuenta que indiquen por escrito al Concedente los Acreedores Permitidos, sin efectuar deducciones, compensaciones, retenciones o reservas distintas a las estipuladas en dichos numerales”.

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al **Addendum N° 4** del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 16 CESIÓN

- 16.1 Inversionistas Estratégicos. Salvo el previo consentimiento por escrito del Concedente:
- 16.1.1 Ningún Inversionista Estratégico podrá ceder, gravar o disponer de todo o parte de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario. No obstante lo anterior los Inversionistas Estratégicos podrán ceder, gravar o disponer parcialmente de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario entre sí mismos, siempre y cuando el Operador Principal mantenga la participación mínima en el Concesionario, de acuerdo al presente Contrato.
- 16.1.2 Las empresas de transporte aéreo, actuando en forma conjunta o individual, no podrán adquirir más del 10% del capital, o del control del Concesionario o del Operador por cualquier título, ya sea de forma directa o indirecta.
- 16.2 Cesión del Concesionario. Salvo con el previo consentimiento por escrito del Concedente, el Concesionario no podrá transferir o ceder sus derechos derivados del presente Contrato ni permitir la constitución a favor de terceros de ningún gravamen o carga sobre el presente Contrato, sus derechos, obligaciones o activos, salvo lo permitido por la Cláusula 21 del presente Contrato.

CLÁUSULA 17 SOLUCION DE CONTROVERSIAS

- 17.1 Negociación. Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado a la existencia, validez o nulidad del presente Contrato, será negociado directamente entre éstos o en forma asistida por OSITRAN dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario contado a partir de la notificación de la controversia hecha por escrito de una Parte a la otra o de la primera notificación de las Partes en caso de conciliación.
- 17.2 Clasificación de la Controversia. Cuando las Partes no puedan resolver el conflicto o la controversia antes mencionadas dentro del período de negociación o conciliación referido en la Cláusula 17.1, ésta deberá ser entonces clasificada como un conflicto o controversia de naturaleza técnica o no técnica, dependiendo del caso. Los conflictos o controversias técnicas

(cada uno llamado "Controversia Técnica") deberán ser resueltos de conformidad con el procedimiento establecido en la Cláusula 17.3. Los conflictos o controversias que no sean de naturaleza técnica (cada una llamada "Controversia No Técnica") serán resueltos de conformidad con el procedimiento establecido en la Cláusula 17.4. Cuando las Partes no puedan llegar a un acuerdo sobre si el conflicto o controversia es una Controversia Técnica o una Controversia No Técnica dentro del mismo plazo establecido en la Cláusula 17.1, el conflicto o controversia será entonces una Controversia No Técnica y será resuelto por el procedimiento respectivo. Las controversias de carácter mixto, No Técnicas y Técnicas, serán consideradas como Controversias No Técnicas.

"17.3 Controversias Técnicas. Toda Controversia Técnica que no pueda ser resuelta directamente por las Partes deberá ser sometida a la decisión final e inapelable de un solo perito en la materia (el "Perito") designado de mutuo acuerdo por las Partes dentro de los tres (3) días calendario siguientes a la determinación de la existencia de una Controversia Técnica. Cuando las Partes no acuerden la designación del Perito, el Perito será designado por dos personas, cada una de ellas designada por una de las Partes. Cuando estas dos personas no puedan acordar el nombramiento del Perito dentro de los cinco (5) días calendario siguientes **a la expiración del plazo de tres (3) días antes señalado**, cualquiera de las partes podrá solicitar al Colegio de Ingenieros del Perú la designación del Perito, quien deberá reunir los mismos requisitos aplicables al Perito designado por las Partes y quien deberá resolver la controversia de conformidad con lo establecido en la presente Cláusula.

Las partes acuerdan que ningún Perito nombrado según se dispone en el primer párrafo de esta cláusula deberá tener vínculo financiero alguno o relación de cualquier tipo con ninguno de los socios del Concesionario, y que todo Perito así nombrado deberá estar reconocido internacionalmente como poseedor de la especialización técnica, credenciales académicas y experiencia necesaria para asumir la Controversia Técnica correspondiente.

El Perito podrá solicitar de las Partes cualquier información que considere necesaria para resolver la Controversia Técnica y podrá efectuar cualquier prueba y solicitar las que considere necesarias de las Partes o terceros. El Perito deberá notificar una decisión preliminar a las Partes dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su designación, dando a las Partes cinco (5) días calendario para preparar y entregar al Perito sus comentarios sobre la decisión preliminar. El Perito entonces emitirá, de acuerdo a su leal saber y entender, su decisión final con carácter vinculante para el Concedente y el Concesionario sobre la referida Controversia Técnica dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la recepción de los comentarios hechos por las Partes sobre su decisión preliminar, o al concluir el plazo para realizar dichos comentarios, el que concluya primero. El procedimiento para resolver una Controversia Técnica deberá llevarse a cabo en la Ciudad de

Lima, Perú, salvo que se efectúen pruebas que el Perito considere necesario que se lleven a cabo en otra ubicación.

El Perito deberá mantener la confidencialidad de cualquier información que llegue a su atención en razón de su participación en la resolución de la Controversia Técnica, de conformidad con las disposiciones de la Cláusula 24.1”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

“17.4. Controversias No Técnicas de Mayor Valor. Las Controversias No Técnicas en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, 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.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el Concedente en representación del Estado Peruano declara que al Concesionario se le considere 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 Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, y el Concesionario acepta que se le considere como tal, para este efecto.

El arbitraje tendrá lugar en la Ciudad de Washington, D.C., o en la Ciudad de Lima, a elección del Concesionario, y será conducido en idioma castellano, **debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente en el plazo que establezca el tribunal arbitral.** El tribunal arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros previamente designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como presidente del tribunal arbitral. Si los dos (2) árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, dicho árbitro será designado por el CIADI a pedido de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro de un plazo de diez (10) Días Útiles contados 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 por el CIADI a pedido de la otra Parte.

Si por cualquier razón el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje promovido en virtud a la presente Cláusula, las Partes de manera anticipada aceptan someter, en los mismos términos antes señalados, las Controversias No Técnicas que puedan tener, en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, a la Cámara de Comercio Internacional con sede en París”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 17.5 Controversias No-Técnicas de Menor Valor. Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles, 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 la Ley No. 26752, Ley General de Arbitraje.

El arbitraje se llevará a cabo en la ciudad de Lima, Perú, y será conducido en idioma castellano, y el laudo arbitral se emitirá en un plazo de sesenta (60) Días Útiles contados a partir de la fecha en que el tribunal arbitral se instale. El tribunal arbitral estará formado por tres (3) miembros. Cada Parte designará a un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros designados por las Partes, quien a su vez será miembro del tribunal arbitral. Si los dos árbitros no eligen al tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la designación del segundo árbitro, el tercer árbitro será designado por el Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a solicitud de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no cumple con elegir a su respectivo árbitro dentro de los diez (10) días calendario de habersele solicitado, se entenderá que ha renunciado a su derecho de hacerlo y el árbitro será designado por el Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a solicitud de la otra Parte.

Las Partes acuerdan que la decisión tomada por el tribunal arbitral será final e inapelable. Las Partes renuncian al derecho de apelación u oposición, en cuanto sea permitido por las Leyes Aplicables (salvo cualquier apelación hecha al mismo Tribunal con propósito aclaratorio) a los jueces y tribunales del Perú o del extranjero.

- 17.6 Continuación de las Obligaciones. Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquéllas materia del arbitraje. Si la materia del arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas

con la Garantía de Fiel Cumplimiento, si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo y tal garantía no podrá ser ejecutada y deberá ser mantenida vigente durante el procedimiento arbitral.

- 17.7 Gastos y Honorarios. Todos los gastos que se incurran en la resolución de una Controversia Técnica o de una Controversia No Técnica, incluyendo los honorarios del Perito y de los Arbitros que participen en la resolución de una Controversia, serán cubiertos por la Parte vencida. Se excluye de lo dispuesto en esta Cláusula costos y gastos tales como honorarios de asesores, costos internos u otros que resulten imputables a una Parte de manera individual, los que serán de cargo de cada Parte.
- 17.8 Renuncia de Reclamación Diplomática. El Concesionario, los Inversionistas Estratégicos y los Operadores, al acogerse a los beneficios que directa o indirectamente se deriven a su favor del presente Contrato, renuncian a invocar o aceptar la protección de cualquier gobierno extranjero y a toda reclamación diplomática.

17.9 Controversias relacionadas al Endeudamiento Garantizado Permitido. Cualquier conflicto o controversia que surja con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento o cualquier otro aspecto vinculado estrictamente a las obligaciones del Concedente derivadas de lo establecido en el primer y segundo párrafo del numeral 24.7 y en el numeral 9.2.5 con relación al Endeudamiento Garantizado Permitido, siempre que el mismo haya sido previamente aprobado en su integridad por el Concedente, podrá ser sometido por el Concedente o los Acreedores Permitidos al procedimiento a que se refiere el numeral 17.1 y de no ser posible, al 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") y, en caso éste decidiera no ser competente o declinara asumir el arbitraje, éste se realizará conforme a las Reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional con sede en París, de conformidad con las disposiciones contenidas en el numeral 17.4".

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 18 MEDIO AMBIENTE

- 18.1 Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental:

En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y

experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el Concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por OSITRAN a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al Aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las Partes así como el costo estimado de las mismas.

En la medida en que dichos estudios recomienden que se lleven a cabo actividades de limpieza y mantenimiento en el Aeropuerto, éstas se realizarán bajo la responsabilidad de:

18.1.1 El Concedente, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera de la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido antes de la Fecha de Cierre; en este caso, el Concedente deberá contar con el apoyo que pueda requerir razonablemente y con los derechos de acceso que fueren necesarios, tratando el Concedente de no interrumpir las operaciones normales del Aeropuerto, en la medida de lo posible; o

18.1.2 El Concesionario, cuando el hecho que haya causado la contaminación o el daño medio ambiental que requiera la limpieza o las actividades de mitigación haya ocurrido desde la Fecha de Cierre.

En la medida en la que se presentare cualquier reclamación de terceros en contra del Concesionario con respecto a cualquiera de los asuntos que el Concedente está obligado a subsanar, con sujeción a la Cláusula 18.1.1, el Concedente conviene en asumir la responsabilidad derivada de ello e indemnizar al Concesionario por tal reclamación, o por cualquier daño o perjuicio incurrido por el Concesionario o sus representantes que se derive de dicha reclamación, siempre y cuando el Concesionario haya interpuesto, o permitido al Concedente interponer todas las acciones, recursos y excepciones necesarias o convenientes para eliminar, limitar o reducir al máximo posible el pago o sanción respectivo.

Presentada la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental ante OSITRAN, para la correspondiente aprobación por parte del Concedente, quien aprobará el estudio de impacto ambiental en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de presentación, las Partes presentarán un cronograma de ejecución de las actividades de limpieza, mitigación y mantenimiento a su cargo, según las responsabilidades que señala el estudio, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario de la fecha de su aprobación. Las Partes acuerdan que cualquier discrepancia en relación a las recomendaciones contenidas en el estudio será resuelta por el Consejo Nacional de Ambiente –CONAM.

Las Partes deberán iniciar las actividades de limpieza y mitigación a su cargo en el plazo máximo recomendado en el estudio de impacto ambiental, adoptando todas las medidas que fueren necesarias, incluyendo la aprobación oportuna del estudio presentado, la construcción de instalaciones y provisión de equipos que pudieran ser requeridos. Todas las edificaciones, instalaciones y equipos deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos.

Exceptuando las estipulaciones de la Cláusula 18.1.1, o en caso el Concesionario no cumpliera con realizar la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental en el plazo que se señala en la presente cláusula, el Concesionario se responsabilizará e indemnizará al Concedente, y a cualquier Autoridad Gubernamental, sus respectivos funcionarios, empleados, agentes y contratistas contra cualquier, pérdida, obligación, daño y gasto emergente relacionado con cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales relacionados con el Aeropuerto. Con sujeción a la Cláusula 18.1.2, el Concesionario se asegurará de cumplir, a su propio costo, todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio de impacto ambiental respecto a la operación, administración y mantenimiento del Aeropuerto.

Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar.

En el supuesto que el Concedente no contara con los recursos económicos necesarios para llevar a cabo las actividades de limpieza y mitigación del daño ambiental a su cargo, el Concesionario a solicitud del Concedente realizará dichas actividades y descontará de la Retribución el monto correspondiente a tal efecto, previa aprobación del OSITRAN.

18.2 Contaminación:

El Concesionario:

18.2.1 Asegurará 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 o cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias;

18.2.2 Si fuere necesario, a juicio de la Autoridad Gubernamental competente, construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento de residuos específicos que emplee técnicas aceptables de acuerdo con las Leyes Aplicables, la cual debe estar ubicada en un lugar adecuado, con el fin de asegurar que:

- 18.2.2.1 cualquier emanación generada durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de los Bienes de la Concesión, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen no descargará al Medio Ambiente ninguna sustancia en cantidades que produzcan contaminación y/o daños para el hombre o cualquier otro organismo; y
- 18.2.2.2 dichas emanaciones y sustancias resulten inocuas para el Medio Ambiente y/o para el hombre o cualquier otro organismo.
- 18.2.3 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 de todas las Leyes Aplicables relacionadas con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y disposición de cualquier sustancia o emanación a las que hace referencia la Cláusula 18.2.2, incisos, o aspectos ambientales en general, en la medida en que dichas Leyes Aplicables se apliquen al Aeropuerto o a su operación;
- 18.2.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto.
- 18.3 Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológico. Sin perjuicio de sus demás obligaciones establecidas en el presente Contrato y en las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá realizar las Mejoras, prestar los Servicios Aeroportuarios y cumplir con todas sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato, observando las Leyes Aplicables que protejan el patrimonio cultural y arqueológico y el Medio Ambiente del Perú.

Si el Concesionario, el Operador, o sus subcontratistas descubrieran fósiles, restos arqueológicos, reliquias minerales, recursos naturales de cualquier clase o cualquier otro objeto de valor de conformidad con las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá notificar inmediatamente por escrito a OSITRAN y suspender toda construcción en el área de dicho hallazgo. En ningún caso el Concesionario, Operador o subcontratista adquirirá ningún título o derecho sobre el material o tesoro que encuentre, y éstos no formarán parte del presente Contrato.

CLÁUSULA 19 AUDITORIAS

- 19.1 Mantenimiento de Cuentas. La contabilidad del Aeropuerto será llevada por el Concesionario de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.2 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 al Concedente de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.3 Inspección de Calidad. La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios del Aeropuerto, incluyendo el mantenimiento de los Estándares Básicos y Requisitos Técnicos Mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del Concesionario y/o Operadores , a fin de realizar las inspecciones que considere pertinentes.

CLÁUSULA 20 SEGUROS

- 20.1 Seguro de Responsabilidad de Trabajadores y Empleadores. El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores y empleadores del Perú.
- 20.2 Seguro de Responsabilidad y de Propiedad. Durante la vigencia del presente Contrato, el Concesionario tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros, y obtendrá los endosos necesarios para que el Concedente o quien éste designe, sea considerado como el beneficiario en las respectivas pólizas contratadas con aseguradoras aprobadas por OSITRAN a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro al Aeropuerto:
 - 20.2.1 Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita.
 - 20.2.2 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a Personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una

indemnización por cada una de las Partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes.

20.2.3 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos, por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas, incluidos los daños que pueda generarse, según las responsabilidades establecidas en el Anexo 3 del presente contrato. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes.

20.3 Comunicaciones. Las pólizas contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la respectiva compañía aseguradora a notificar por escrito al Concedente de cualquier incumplimiento por parte del Concesionario en el pago de las primas, con por lo menos veinticinco (25) días calendario de anticipación a la fecha en que tal incumplimiento pueda resultar en la cancelación parcial o total de la póliza. La obligación de notificación establecida en la presente Cláusula también se requerirá en caso de cancelación o falta de renovación de cualquier seguro. La póliza respectiva deberá al mismo tiempo establecer que su vencimiento sólo ocurrirá si la compañía aseguradora ha cumplido con la obligación a la que se refiere la primera parte de la presente Cláusula 20.3.

20.4 Saneamiento del Concedente. Si el Concesionario no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se le requiere de acuerdo con la presente Cláusula, el Concedente podrá contratarlas y pagar las primas a costo y por cuenta del Concesionario. El monto de tales primas más intereses, desde su pago por el Concedente hasta su reembolso al mismo, a una tasa de interés anual (sobre la base de un año de 360 días y de días actualmente transcurridos) igual a la tasa de interés más alta que durante dicho período rija en el sistema financiero peruano para operaciones activas en Dólares, deberá ser reembolsado por el Concesionario al Concedente en un plazo máximo de cinco (5) Días Útiles contados a partir de su notificación por el Concedente, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento.

20.5 Obligaciones No Afectadas. La contratación de los seguros no reduce o altera en modo alguno las demás obligaciones que asume el Concesionario de acuerdo con el presente Contrato.

- 20.6 Cumplimiento de Pólizas. El Concesionario queda obligado frente al Concedente a cumplir con los términos y condiciones de todas las pólizas de seguro contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso de siniestro, el Concesionario deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al Concedente. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la responsabilidad en que se incurra será por cuenta del Concesionario y a favor del Concedente, respecto al equivalente del monto que hubiera debido pagar la compañía aseguradora en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro.
- 20.7 Informe de Cobertura. Antes del 30 de enero de cada año y durante la Vigencia de la Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN:
- 20.7.1 Una lista de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el Concesionario durante el año en cuestión, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora y las reclamaciones hechas durante el año anterior; y
- 20.7.2 Un certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el Concesionario ha cumplido durante el año anterior con los términos de la presente Cláusula.
- 20.8 Eventos No Cubiertos. En caso de siniestro no cubierto por las mencionadas pólizas de seguro, el Concesionario será el único responsable frente al Concedente por cualquier posible daño que fuere causado.
- 20.9 Responsabilidad de Acuerdo con la Ley Aplicable. Con independencia de lo establecido en la presente Cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el Concesionario deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier Persona de acuerdo con las Leyes Aplicables. A este efecto el Concesionario podrá aplicar los montos que reciba, en caso de siniestro, de los seguros antes mencionados, y de cualquier seguro adicional que haya contratado.
- “20.10 Uso de los Reembolsos de Seguros. Las partes convienen que, de producirse un daño o destrucción de todo o parte del Aeropuerto, éste será parcial o totalmente reparado, reconstruido o reemplazado, según corresponda, con los reembolsos del seguro (ya sea que éstos hayan sido recibidos por el Concedente, el Concesionario o por terceros), los que se destinarán en todos los casos y en su integridad a dichos fines”.
- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**
- “20.11 Depósito de Reembolsos de Seguros. Si por cualquier razón los reembolsos del seguro tuvieran que ser entregados al Concedente, éste deberá constituir un Fideicomiso, distinto del señalado en el numeral 1.18, cuyos términos deberán ser acordados por ambas partes, contando con el consentimiento de

los Acreedores Permitidos, y deberá contener expresamente la disposición de que los fondos deberán utilizarse única y exclusivamente en la reparación, reconstrucción o reemplazo de la infraestructura del Aeropuerto, según corresponda.

El Concedente deberá constituir el Fideicomiso en una empresa del sistema financiero de primera categoría, dentro de los noventa (90) días calendario siguientes de recibidos los montos del seguro por el siniestro, siempre que dentro de dicho plazo se haya obtenido el acuerdo con el Concesionario y el consentimiento de los Acreedores Permitidos o en el plazo mayor que las Partes conjuntamente con los Acreedores Permitidos acuerden.

Los gastos que genere la constitución y mantenimiento del Fideicomiso antes señalado serán asumidos por el Concesionario”.

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

CLÁUSULA 21 ACREEDORES PERMITIDOS Y GARANTIAS

"21.1 Garantías Permitidas. Con el propósito de financiar el diseño, construcción, mejora, operación, conservación y mantenimiento del Aeropuerto, el Concesionario, durante la Vigencia de la Concesión, podrá: (a) establecer una garantía fiduciaria en favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido sobre los Bienes de la Concesión; o (b) establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión; o (c) con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión. **El Concedente podrá autorizar la concurrencia de garantías.** El Concesionario por el presente acepta y reconoce que tales garantías no le relevarán de sus obligaciones. El Concesionario podrá obtener crédito de acreedores no incluidos dentro de la definición de Acreedores Permitidos, siempre y cuando dicho crédito no se encuentre garantizado de forma alguna con los Bienes de La Concesión y derechos derivados de la Concesión. El Concedente por el presente acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni cualquier Persona que actúe en representación de ellos será responsable del cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario."

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

21.2 Ejecución de Garantías. Los Acreedores Permitidos tendrán la facultad en ejecución de garantías de requerir al Concedente la sustitución del

Concesionario en el caso de un Evento de Incumplimiento mediante el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.2.

Para llevar a cabo una sustitución, los Acreedores Permitidos notificarán al Concedente de su intención de efectuar dicha sustitución del Concesionario dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a un Evento de Incumplimiento.

"21.3. Sustitución de Garantías. El Concesionario, con la previa autorización del Concedente, podrá sustituir la garantía o garantías que hubiere constituido, por cualquiera de las garantías previstas en la Cláusula 21.1, en los términos establecidos en dicha Cláusula."

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 25 de julio de 2001.**

~~21.4 Sustitución del Concesionario, Operador Principal y Fiduciario. Los Acreedores Permitidos, conjunta o individualmente, podrán solicitar al Concedente la sustitución del Concesionario, por cualquier causa que consideren grave y que amenace o permita la Caducidad de la Concesión, de acuerdo al presente Contrato. El Concedente comunicará al Concesionario sobre el pedido del o de los Acreedores Permitidos concediéndole un plazo máximo de tres Días Útiles para que formule sus descargos luego de lo cual evaluará dicho pedido y emitirá su decisión. En el caso de sustitución de Concesionario, ésta se hará conforme al procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.2. Asimismo los Acreedores Permitidos, conjunta o individualmente, podrán solicitar al Concedente la sustitución del Operador Principal o del Fiduciario. El Concedente comunicará a estos, según sea el caso, sobre el pedido del o de los Acreedores Permitidos concediéndoles un plazo máximo de tres Días Útiles para que formulen sus descargos luego de lo cual evaluará dicho pedido y emitirá su decisión.~~

- **Modificación: Eliminación aprobada en virtud al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 06 de abril de 2001.**

21.5 Prenda de Acciones o Participaciones. Los accionistas o socios del Concesionario podrán dar en prenda sus acciones o participaciones sociales para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, siempre y cuando la adquisición, en remate o en ejecución de garantías, de las acciones o participaciones sociales en favor de determinada Persona cuente con la aprobación previa, específica y por escrito del Concedente.

CLÁUSULA 22
RIESGOS DE LA CONCESION

- 22.1 Asunción del Riesgo. Salvo por aquellos casos en los que se establece en el presente Contrato responsabilidad para el Concedente o para cualquiera de sus organismos, el Concesionario asume por su propia cuenta los gastos y riesgos asociados con el desarrollo de cualquier Contrato de Operación, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y servicios en general, la realización de las Mejoras, aquellos gastos y riesgos derivados del uso de tecnología y patentes propias del Concesionario, y todas aquellas materias u operaciones bajo su control o bajo su responsabilidad de acuerdo con el presente Contrato, salvo lo establecido en la Cláusula 26 del presente Contrato.

CLÁUSULA 23
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS

- 23.1 Libre Acceso a Empleados. El Concesionario y cada Operador tendrán libertad para contratar a todos sus funcionarios y empleados para el Aeropuerto y para el desarrollo de cualquier Contrato de Operación. En el caso que el Concesionario o cualquier Operador desee contratar a cualquier empleado del Concedente, éste último será responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a dicho empleado a la Fecha de Cierre. El Concesionario y el Operador serán responsables solidariamente por cualquier obligación de carácter laboral derivada de la posición del Operador como empleador, así como por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables.
- 23.2 Personal. El Concesionario y cada Operador se asegurarán que tengan suficiente personal disponible para cumplir sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato. Dicho personal deberá estar debidamente calificado de acuerdo con la Ley Aplicable.

CLÁUSULA 24
MISCELÁNEA

- “24.1. Confidencialidad. El Concesionario se obliga a que ni él, ni los Operadores, ni los Inversionistas Estratégicos, podrán proporcionar información confidencial o reservada referida al Concedente, a OSITRAN o al Aeropuerto, a la cual tengan acceso o conocimiento en virtud de su condición de participantes en el proceso y el otorgamiento de la Concesión, la suscripción del presente Contrato, o la propia operación del Aeropuerto y los Servicios Aeroportuarios. Este compromiso de confidencialidad se extiende a todo el personal a su servicio e incluye a todos los mandatarios,

representantes, agentes, asesores y funcionarios del Concesionario, los Operadores y los Inversionistas Estratégicos, quienes deberán adoptar todas las medidas que sean necesarias a fin de que dichas Personas cumplan con las normas de confidencialidad y reserva establecidas en el presente inciso. El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos, no divulgarán a terceras personas la información confidencial o reservada a la que se refiere la presente Cláusula, salvo que, en cada caso, cuenten con la debida autorización por escrito de OSITRAN. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con la Ley Aplicable por cualquier autoridad del mercado de valores en el cual se encuentren registradas acciones de cualquier Inversionista Estratégico, o cuando exista una orden judicial o administrativa que así lo disponga, o cuando dicha información sea requerida por los auditores o asesores **o potenciales Acreedores Permitidos del Concesionario**, quienes a su vez estarán legalmente obligados a guardar reserva sobre la información que les sea proporcionada.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

- 24.2 Terceros. El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del Concedente y OSITRAN, información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato.
- 24.3 Supervisión de Obras: A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917.

Para la supervisión de la ejecución de las Mejoras a cargo del Concesionario, OSITRAN contará con el apoyo de una entidad privada especializada de reconocido prestigio, seleccionada por OSITRAN mediante licitación pública internacional. La entidad seleccionada deberá informar periódica y regularmente del avance de las obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información, así como al Concesionario. El Concesionario pagará a la entidad especializada, periódicamente al ser requerido, los gastos y honorarios que OSITRAN apruebe para la supervisión de la ejecución de las Mejoras. En todo caso, el costo de la supervisión, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios, a ser asumido por el Concesionario, podrá ser aprobado por OSITRAN hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión

necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios o hasta por el porcentaje menor de dicha inversión que la entidad privada especializada haya ofrecido en la licitación pública internacional.

24.4 Ley Aplicable. Este contrato se interpretará y regirá de acuerdo con las leyes del Perú y, en consecuencia, cualquier disputa o controversia que resulte entre las Partes será resuelta de conformidad con dichas leyes.

“24.5 Notificaciones. Toda Notificación y/o comunicación a ser entregada a cualquiera de las Partes o a OSITRAN de acuerdo con el siguiente Contrato se considerará como válidamente hecha siempre que esté redactada en idioma castellano y sea entregada en los siguientes domicilios:

a. Para el Concedente:

Av. 28 de Julio No. 800.

Cercado de Lima.

b. Para OSITRAN

Av. Bolivia No. 144, Piso 19, Torre del Centro Cívico y Comercial de Lima.

Cercado de Lima.

c. Para el Concesionario

Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”

Edificio Central, Piso 7

Av. Elmer Faucett s/n

Callao, Lima.

El Concedente remitirá a un representante de los Acreedores Permitidos, que deberá estar necesariamente domiciliado en la ciudad de Lima, una copia de las comunicaciones escritas que le sean entregadas al Concesionario y que contengan la notificación de haber incurrido en un incumplimiento del Contrato, cualquier notificación de la imposición de sanciones, así como la solicitud de cualquiera de las partes para modificar el Contrato, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes de enviadas dichas comunicaciones o solicitudes para modificar el Contrato, según corresponda.

El incumplimiento por parte del Concedente de la obligación establecida en el párrafo precedente no tendrá efecto alguno respecto de la declaración de caducidad e imposición de sanciones al Concesionario.

Cualquiera de las Partes y OSITRAN podrá cambiar su domicilio notificándolo a la otra Parte por escrito, con una antelación de por lo menos diez (10) días calendario previos a la fecha efectiva de tal cambio”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

24.6 Inversión Privada. El Concedente por el presente autoriza, aprueba y ratifica la inversión privada nacional o extranjera que será efectuada por el Concesionario, los Inversionistas Estratégicos y sus cesionarios de conformidad con el presente Contrato para todos los fines de las leyes peruanas sobre inversión privada e inversión extranjera.

“24.7 Modificaciones. Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el Concesionario, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, para:

- (i) Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido; o
- (ii) Esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21.1; o
- (iii) Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre”.

~~Queda sin embargo establecido que ninguna modificación del Contrato contemplada en la presente Cláusula 24.7 podrá en forma alguna afectar negativamente los intereses del Concedente ni reducir de alguna manera las obligaciones del Concesionario relacionadas con la operación y mantenimiento del Aeropuerto, la prestación de Servicios Aeroportuarios y la construcción de las Mejoras y los servicios en general, conforme a las Leyes Aplicables y a lo establecido en el presente Contrato.~~

- **Modificación aprobada en virtud al **Addendum N° 1** del contrato de concesión, suscrito con fecha 06 de abril 2001.**
- **Modificación aprobada en virtud al **Addendum N° 4** del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 24.8 Totalidad del Contrato. El presente Contrato conjuntamente con sus Anexos, incorpora completa y totalmente el acuerdo al que han llegado las Partes en relación con la Concesión y sustituye todo acuerdo, convenio, arreglo o contrato previo, verbal o escrito, a que hubieran llegado las Partes con respecto a la Concesión.
- 24.9 Propiedad Intelectual. En caso los Bienes de la Concesión reviertan al Concedente o a quien éste designe de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato, el Concesionario deberá:
- 24.9.1 Otorgar al Concedente, o a quien éste designe, una licencia libre de cánones, de carácter perpetuo, transferible y no exclusiva (incluyendo el derecho de otorgar sublicencias) en relación con la operación y mantenimiento del Aeropuerto, y para usar todos los derechos de propiedad intelectual en conexión con la Concesión que pudieran haber recaído en el Concesionario y en el Operador Principal; y
- 24.9.2 Respecto de cualquier derecho sobre propiedad intelectual que ostente cualquier tercera persona y sobre la cual el Concesionario posea licencia de uso, ceder al Concedente, o a quien éste designe, sus derechos sobre dicha licencia, debiendo en caso contrario obtener el consentimiento de tal tercera persona.
- 24.10 Pago Indebido. El Concesionario declara que ninguno de sus accionistas, socios o Filiales, ni él mismo, ni cualquiera de sus respectivos directores, funcionarios, empleados, asesores, representantes legales o agentes ha pagado, recibido, ofrecido, ni intentado pagar o recibir u ofrecer, ni intenta pagar o recibir u ofrecer en el futuro ningún pago o comisión ilegal en relación con la Concesión, el presente Contrato y la licitación pública especial internacional.
- 24.11 Las Autoridades Gubernamentales, el Concedente y OSITRAN deberán, en sus actuaciones relativas al Contrato, actuar de forma tal que se favorezca el

servicio a los Usuarios del Aeropuerto, se permita al Concesionario y al Operador Principal cumplir con sus obligaciones en las mejores condiciones posibles, y otorgar las autorizaciones que se les soliciten, o negarlas razonablemente, de manera pronta. Deberá entenderse que el Concesionario y el Operador Principal no son responsables del incumplimiento de sus obligaciones, cuando pese a sus mejores esfuerzos por cumplirlas, la injustificada actividad, o inactividad, de las Autoridades Gubernamentales impida de forma ineludible el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario o del Operador Principal.

Adicionalmente, el Concedente deberá, cuando lo considere aceptable, suscribir aquellos documentos que le sean solicitados por el Concesionario o por los Acreedores Permitidos, de forma rápida y flexible.

- 24.12. Interpretación del Contrato : El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente.

Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.

En caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:

1. El presente Contrato que incluye sus anexos
2. Las circulares
3. Las Bases
4. Los anexos a las Bases.

- 24.13 Regímenes Especiales: En los casos que las Leyes Aplicables establezcan que el Estado asume el pago de los Servicios Aeroportuarios prestados por el Concesionario, el Concedente - de acuerdo a lo que coordine con las entidades competentes - comunicará oficialmente al Concesionario respecto de la información pertinente de la aeronave y/o la carga, según corresponda, precisando los alcances de los Servicios Aeroportuarios que se prestarían bajo este régimen especial.

El Concesionario presentará a OSITRAN dentro de los cinco (5) días calendarios del mes siguiente, en forma consolidada y documentada, la facturación por los servicios aeroportuarios que fueron requeridos a solicitud del Concedente y atendidos en el mes anterior.

Cumplido este requisito, OSITRAN autorizará al Concesionario a descontar de la Retribución el monto facturado, tomando en consideración la legislación vigente, según el caso.

CLÁUSULA 25

ESTABILIDAD JURIDICA

25. Disposiciones de Estabilidad Jurídica. En la Fecha de Cierre, el Concedente deberá entregar los convenios de estabilidad jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos No. 662, 757, el TUO y su Reglamento, correspondientes al Concesionario, debidamente suscritos por la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras (CONITE) y el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC). Para estos efectos, dichos contratos seguirán los modelos usualmente utilizados en el Perú.

Esta última obligación no será aplicable:

- 25.1. Si tales convenios de estabilidad jurídica no han sido firmados por el Concesionario y entregados a CONITE o al MTC con treinta (30) días de anticipación a la Fecha de Cierre, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 25.3.
- 25.2 Si el Concesionario decide no suscribir dichos convenios de estabilidad jurídica, hecho que se presumirá de pleno derecho si la correspondiente solicitud para la suscripción de los mismos no es presentada por el Concesionario a CONITE o, de ser necesario, al MTC, dentro de un plazo de cuarenta (40) días calendario siguientes a la adjudicación de la buena pro.
- 25.3 Si CONITE o el MTC, según sea el caso, considera que no se han cumplido las condiciones que la ley establece para que el Concesionario celebre tales convenios de estabilidad jurídica. En este caso, bastará que el Concedente entregue al Concesionario con 15 días de anticipación a la Fecha de Cierre, el oficio de CONITE o del MTC, según corresponda, en el que se deje constancia de esta situación, en cuyo caso el Concesionario podrá subsanar las observaciones formuladas por CONITE o el MTC a plena satisfacción de éstos, dentro de los 10 días siguientes de recibido el referido oficio. Corresponderá a CONITE y/o al MTC informar al Concedente sobre el levantamiento de las observaciones formuladas de ser el caso.

CLAUSULA 26

EQUILIBRIO ECONÓMICO

- 26.1. Las Partes reconocen que el entorno legal-económico-financiero y las condiciones de contratación constituyen un todo armónico y orgánico que hace posible que el Concesionario y el Concedente puedan alcanzar los objetivos por los que suscribieron el presente Contrato.

“26.2 Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato ~~ni a las disposiciones establecidas en las Normas, que son aquellas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados~~) o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas que regulen temas tarifarios o que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

- a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o
- b) al presente Contrato

los Ingresos Brutos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se redujeran en un 5.5% o más con respecto a los Ingresos Brutos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de los Ingresos Brutos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario a ser presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o alternativamente, si los costos y/o gastos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se incrementaran en un 5.5% o más con respecto a los costos y/o gastos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de costos y/o gastos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o si el efecto compuesto de una reducción en los Ingresos Brutos y un incremento de los costos y/o gastos del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables o Normas.

En tal caso, el Concesionario podrá, después de transcurrido por lo menos un mes luego del final de cualquier periodo trimestral fiscal en el que la variación (reducción o incremento, según sea el caso) a que se hace referencia en el párrafo anterior haya ocurrido, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para reestablecer el equilibrio económico existente a la fecha en que se produjo el cambio en las Leyes Aplicables o Normas. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las tarifas y de la Vigencia de la Concesión”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

- 26.3 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.
- 26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del presente Contrato, salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.
- 26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.

Para efectos de la presente cláusula 26.5 deberá entenderse como una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico, aquella variación que sea igual o mayor a cuatro (4) puntos porcentuales del promedio de las tasas de crecimiento observadas durante los primeros cuatro años de Vigencia de la Concesión con respecto a la tasa promedio implícita en el pronóstico de pasajeros (nacional e internacional) de Lima Base que establece el cuadro 1.7 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las Bases.

Para tal procedimiento de revisión y modificación es de aplicación lo dispuesto en los numerales 26.3 y 26.4 de la presente Cláusula.

En fe de lo cual, el presente Contrato es debidamente suscrito en cinco (5) ejemplares de idéntico tenor, por el Consorcio integrado por **Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd, y Cosapi S.A.** en la ciudad de Lima, a los **26** días del mes de **octubre** del año 2000.

Nombre del Representante Legal del Consorcio: **Gustavo Morales Valentín**

Firma _____

Y por EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION*, actuando en representación del Concedente, en la ciudad de Lima, a los **catorce** días del mes de **febrero** del año 2001.

Nombre del Representante del Ministerio: **Luis E. Ortega Navarrete, Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.**

Firma _____

CLAUSULA ADICIONAL*

Interviene en el presente Contrato **Lima Airport Partners S.R.L.**, la Sociedad Concesionaria, con RUC **20501577252**, domiciliado en **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Edificio Central – Av. Elmer Faucett s/n – Callao - Perú**, que es una sociedad constituida en el Perú bajo las leyes peruanas, la misma que se encuentra debidamente inscrita en **Asiento A00001 de la Partida N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima** y que procede debidamente representada por su **Representante Legal**, Sr. **Gustavo E. Morales Valentín**, identificado con **D.N.I. 08770493**, según poder que corre inscrito en **la Partida N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima**, para asumir irrevocable e incondicionalmente los derechos y obligaciones del Concesionario a que se refiere este Contrato.

Suscrito en la ciudad de Lima, el **14** de Febrero del año 2001, en cinco ejemplares idénticos, en señal de plena y absoluta conformidad con el Contrato.

* El Representante Legal del MTC suscribirá el Contrato en la Fecha de Cierre.

* Será suscrita en la Fecha de Cierre.

INDICE DE MATERIAS

CLÁUSULA 1 DEFINICIONES.....	4
CLÁUSULA 2 OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION.....	17
CLÁUSULA 3 VIGENCIA DE LA CONCESION.....	19
CLÁUSULA 4 CONDICIONES DE PAGO DE LA CONCESION.....	20
CLÁUSULA 5 OPERACION DE LA CONCESION.....	21
CLÁUSULA 6 TARIFAS E INGRESOS.....	32
CLÁUSULA 7 PRINCIPIOS APLICABLES A LA PRESTACION DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	32
CLÁUSULA 8 IMPUESTOS.....	33
CLÁUSULA 9 DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL CONCEDENTE.....	34
CLÁUSULA 10 GARANTIA DE FIEL CUMPLIMIENTO.....	39
CLÁUSULA 11 CONDICIONES PARA LA FECHA DE CIERRE.....	40
CLÁUSULA 12 RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIONES.....	42
CLÁUSULA 13 FUERZA MAYOR.....	44
CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION.....	46
CLÁUSULA 15 CADUCIDAD DE LA CONCESION POR OTRAS CAUSALES.....	47
CLÁUSULA 16 CESIÓN.....	59
CLÁUSULA 17 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.....	59
CLÁUSULA 18 MEDIO AMBIENTE.....	63

CLÁUSULA 19 AUDITORIAS	67
CLÁUSULA 20 SEGUROS	67
CLÁUSULA 21 ACREEDORES PERMITIDOS Y GARANTIAS	70
CLÁUSULA 22 RIESGOS DE LA CONCESION.....	72
CLÁUSULA 23 FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS.....	72
CLÁUSULA 24 MISCELÁNEA.....	72
CLÁUSULA 25 ESTABILIDAD JURÍDICA	88
CLÁUSULA 26 EQUILIBRIO ECONÓMICO.....	78

ANEXOS

Anexo 1	Memoria Descriptiva del Aeropuerto.
Apéndice 1	Descripción resumida de edificaciones y terrenos contenidos en la Memoria Descriptiva y Declaración pericial.

- Apéndice 2a Instalaciones electromecánicas del Aeropuerto.
- Apéndice 2b Sistema de radio ayudas, comunicaciones, vigilancia aérea y ayuda luminosa.
- Apéndice 2c Fibra óptica - Especificaciones técnicas.
- Apéndice 2d Sistema de Informática.
- Anexo 2 Bienes de la Concesión.
 - Apéndice 1 Bienes muebles.
 - Apéndice 2 Bienes inmuebles.
 - Apéndice 3 Sistemas de Informática.
- Anexo 3 Operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto.
 - Apéndice 1 Cuadro de responsabilidad de los servicios de aeronavegación por parte del concesionario.
 - Apéndice 2 Servicio de Protocolo.
- Anexo 4 Seguridad Integral del Aeropuerto.
 - Apéndice 1 Vehículos contra incendio cuyo aprovechamiento económico es entregado al concesionario.
- Anexo 5 Política sobre tarifas.
 - Apéndice 1 Tarifas aeronáuticas actuales.
 - Apéndice 2 Nivel Máximo de tarifas a ser aplicadas por el concesionario.
 - Apéndice 3 Tarifas actuales de CORPAC S.A. por tipo de usuario.
 - Apéndice 4 Ejemplos de cobro de retribución.
- Anexo 6 Propuesta Técnica. (Concesionario)
- Anexo 7 Fuerzas Armadas y Policiales en el Aeropuerto.
- Anexo 8 Sistema de abastecimiento de combustible.
 - Apéndice 1 Descripción gráfica del sistema propuesto.
 - Apéndice 2 Estándares de abastecimiento.

- Anexo 9 Interrelación de Corpac S.A. con el Concesionario.
- Anexo 10 Entidades del Estado Peruano que realizan funciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Anexo 11 Entrega de terrenos destinados para la ampliación.
Apéndice 1 Terrenos para la ampliación
- Anexo 12 Relación de Contratos Vigentes.
- Anexo 13 Garantía de fiel cumplimiento. (modelo)
- Anexo 14 Requisitos Técnicos Mínimos.
- Anexo 15 Inversionistas Estratégicos.
- Anexo 16 Litigios, hechos adversos.
- Anexo 17 Jurisdicción del Concesionario y el Operador Principal.
- Anexo 18 Relación de Acciones de Capital del Concesionario.
- Anexo 19 Criterios para la implementación del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.
- Anexo 20 Planos.

ANEXO 3
OPERACIONES QUE SE LLEVAN A CABO EN EL AEROPUERTO

Las Operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto, han sido clasificadas para efectos del presente Contrato, en Operaciones Principales y Operaciones No Principales.

Dichas Operaciones deberán ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 14 del presente Contrato, debiendo llegar a la Categoría B de IATA o el que lo sustituya al octavo año de Vigencia de la Concesión, manteniéndose dicha categoría en todas las Operaciones durante toda la Vigencia de la Concesión.

1. Operaciones Principales.

Deben ser realizadas directamente por el Operador Principal y por cuenta del Concesionario. Estos servicios son los que se detallan a continuación:

1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

1.1.1. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

Servicio cuyo objetivo 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 y no interrumpir las operaciones de las aeronaves.

Las emergencias pueden ser:

- De las aeronaves
- En las diferentes áreas del Aeropuerto.

1.1.2. Seguridad.

Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios.

1.1.3. Circuito Cerrado de Televisión.

Servicio de seguridad a través de cámaras que cubre diversos ambientes del Aeropuerto.

1.2. Servicios de Aterrizaje y Despegue

El servicio de aterrizaje y despegue, incluye el uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por noventa minutos.

El servicio de aterrizaje y despegue comprende:

1.2.1. Servicio Diurno.

- Servicio de control de tránsito aéreo
- Comunicaciones por aproximación de Aeropuerto
- Uso de pista de aterrizaje

- Uso de pista de rodaje
- Estacionamiento de 90 minutos (plataforma y/o posición remota)
- Comunicaciones
- Ayudas visuales luminosas
- Ayudas a la aproximación
- Radioayudas (VOR, ILS, radar, etc.)
- Suministro de información aeronáutica
- Servicio de salvamento y extinción de incendio

1.2.2. Servicio Nocturno.

Incluye los servicios diurnos y, además:

- Ayudas visuales luminosas nocturnas
- Iluminación de pistas
- Iluminación de plataforma

1.3. Estacionamiento de aeronaves (Tiempo Adicional a 90 Minutos).

1.4. Puentes de Abordaje.

Este servicio actualmente no se brinda en el Aeropuerto, pero el mismo está contemplado en los planes de expansión.

1.5. Servicios de Aeronavegación

En el Apéndice 1 del presente Anexo se detallan los servicios de Aeronavegación a cargo y responsabilidad del Concesionario y aquellos servicios a cargo y responsabilidad de CORPAC S.A.

2. Operaciones No Principales

Son aquellas operaciones no incluidas en las Operaciones Principales, y que podrán ser llevadas a cabo por el Operador Principal o por el Operador Secundario. Estos servicios, entre otros, son los que se detallan a continuación:

2.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.

2.1.1. Transporte de Equipajes.

Servicio que se le brinda al pasajero de disponer de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar en vuelo internacional se dirige al área de migraciones donde se ubican las fajas transportadoras para localizar su equipaje y/o pertenencias, es allí donde dispone de estos coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente de aduanas y salir al exterior hasta un área determinada (servicios de taxis y buses). Debe existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.

2.1.2. Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión).

Servicio que se presta en el Aeropuerto a fin de transportar, en casos excepcionales, a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y el pasaje de llegada del Espigón Internacional.

2.1.3. Entrega de Equipaje.

Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba, luego de un viaje, ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.

2.1.4. Información.

Servicio que se brinda al Usuario del Aeropuerto mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización vertical, teleindicadores, etc, incluyendo como mínimo:

- Sistema de Sonido
- Señalización
- Información de Vuelo

2.1.5. Sala de Pasajeros en Tránsito.

Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales.

2.1.6. Iluminación.

Servicio de iluminación de los ambientes del Aeropuerto para el desarrollo de actividades nocturnas y/o diurnas, en caso sea necesario.

2.1.7. 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.

2.1.8. Chequeo de Pasajeros y Equipaje

Ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.

2.1.9. Sala de Autoridades (Protocolo).

Ambiente destinado a la atención de personalidades o autoridades nacionales e internacionales.

2.1.10. 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.

2.2 Otros servicios para líneas aéreas, para empresas comerciales y de servicios auxiliares aeroportuarios.

2.2.1. Counters.

Servicio de alquiler de espacios para mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades. Generalmente se ubican en la parte pública del terminal.

2.2.2. Locales para Compañías Aéreas.

Servicio de alquiler de ambientes para el desarrollo de sus actividades propias.

2.2.3. Salón VIP de Compañías Aéreas.

Servicio de atención preferencial que algunas compañías brindan a sus Usuarios en el espigón internacional y en la mezzanine.

2.2.4. Hangar.

Instalaciones para ubicar aeronaves, donde se realiza el mantenimiento, estacionamiento, etc. Puede ser abierto o cerrado.

2.2.5. Carga Aérea (Peaje).

Ambientes destinados a facilitar el movimiento de carga nacional, de importación/exportación, y su correspondiente traslado en el Aeropuerto (Aeropuerto/calle, calle/Aeropuerto y dentro del mismo Aeropuerto).

2.3 Servicio de Protocolo en el Aeropuerto

Las condiciones en que deberá prestar este servicio se detallan en el Apéndice 2 del presente anexo.

2.4 Otros servicios no principales

2.4.1 Servicio de rampa o manipulación en tierra (GROUND HANDLING):

Servicio de atención que se da a la aeronave en la plataforma del aeropuerto, consistente en :

- Limpieza de cabina
- Escalera de embarque/desembarque de pasajeros
- Vehículo de abastecimiento de agua
- Vehículo de desagüe
- Planta eléctrica
- Arrancador de turbinas
- Barra de remolque de aeronave
- Señalizador
- Pay Mover
- Vehículo y carretas para equipajes
- Estiba/desestiba de equipajes y carga
- Faja transportadora de equipajes
- Elevador y/o montacargas, etc.

Estos servicios se prestan individualmente o en paquete.

2.4.2 Combustible para aeronaves

Servicio de aprovisionamiento de hidrocarburos para las aeronaves. Generalmente de turbo jet A1 y gasolina 100LL. Este servicio se realiza mediante refuellers y/o carros hidrantes.

ANEXO 3
APENDICE 1

CUADRO DE RESPONSABILIDAD DE LOS SERVICIOS DE AERONAVEGACION

SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A	CONCESIONARIO
1. SERVICIOS DE TRANSITO AEREO		
1.1. Servicios de Control de Tránsito Aéreo (Servicios ATC)	X	
1.1.1. Servicios de Control de Area	X	
1.1.2. Servicio de Control de Aproximación	X	
1.1.3. Servicios Radar	X	
1.2. Servicio de Información de Vuelo	X	
1.3. Servicio de Alerta	X	
2. SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA (AIS)	X	
3. SERVICIO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA (MET)		
3.1. Obsevatorios Meteorológicos	X	
3.2. Pronósticos Meteorológicos	X	
3.3. Climatología	X	
4. SERVICIOS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
4.1. Servicio Móvil Aeronáutico (AMS) – Piloto/Controlador	X	
4.2. Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) – Controlador/Controlador	X	
5. SERVICIOS DE INSPECCION EN VUELO	X	
6. SISTEMA DE RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACION AEREA		
6.1. Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2. Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	
6.3. Equipo Medidor de Distancia (DME)	X	
6.4. Radiofaro No Direccional (NDB)	X	
6.5 GPS/DGPS	X	
7. SISTEMAS DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS		
7.1. Radicomunicaciones HF, VHF y UHF	X	
7.2. Conmutadores orales ATS y de Datos	X	
7.3. Medios de Transmisión	X	
8. SISTEMAS DE AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACION		

8.1. Sistemas de Luces	X	
8.1.1. Luces de Pista	X	
8.1.2. Luces de Calle de Rodaje	X	
8.1.3. Sistema de Luces de Aproximación	X	
8.1.4. Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión (PAPI)	X	
8.1.5. Ayudas Visuales Indicadores de Obstáculos	X	
8.1.6. Indicadores de Dirección del Viento.	X	
8.1.7. Faro Aeronáutico.	X	
8.1.8. Letreros Luminosos	X	
8.2. Señales de Pista		X
8.3. Iluminación de Plataforma		X
8.4 Sistema de Iluminación de Emergencia		X
SERVICIOS/INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A	CONCESIONARIO
9. SISTEMAS DE VIGILANCIA (ATC)		
9.1 Detección y Vigilancia por Radio (RADAR)	X	
9.2. Radar Primario	X	
9.3. Radar Secundario	X	
9.4. Vigilancia Dependiente Automática (ADS)	X	
10. EQUIPOS E INSTALACIONES		
10.1. 1. Control de movimiento en área de maniobra	X	
10.1.2. Control de movimiento en Plataformas		X
10.2. Comunicaciones Torre/SEI, Seguridad	X	X
11. SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE ENERGIA ELECTRICA Y OTROS		
11.1. Sistema Principal de Distribución Eléctrica		X
11.2. Sistemas especiales	X	
11.3. Dispositivos de Monitoreo y Control de Equipos Aeronáuticos.	X	
11.4. Iluminación para fines de Seguridad		X
12. SERVICIOS DE EMERGENCIA Y OTROS		
12.1. Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)		X
12.2. Equipo de Traslado de Aeronaves Inutilizadas		X
12.3. Sistemas de reducción peligro aviario		X
12.4. Mantenimiento Sistemas de drenaje, edificios, etc.		X
12.5. Equipo de Medición de Características de Rozamiento de Pista		X
12.6. Servicios de dirección de plataformas		X
13. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO	X	

El Concesionario será responsable por cualquier daño o accidente que ocurra en el área a su cargo y responsabilidad, determinada en el gráfico del Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato.

ANEXO 3
APENDICE 2
SERVICIO DE PROTOCOLO

1. El Concesionario mantendrá y estará a cargo de la Oficina de Protocolo del Aeropuerto, la cual será encargada de brindar atención rápida y personalizada a las autoridades del gobierno, congresistas de la República, cuerpo diplomático y personal de organismos internacionales acreditados ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas y Director General de la Policía, Autoridades Eclesiásticas, miembros del Directorio y Gerencia General de CORPAC S.A y demás personalidades nacionales e internacionales que El Concedente identifique como tal.

- “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 a autoridades y representantes de organismos a que se refiere el numeral 1 del presente Apéndice, a zonas de acceso restringido del Aeropuerto.
 - Contará con uno o más Salones de Autoridades, que deberán encontrarse en perfecto estado de mantenimiento y equipados con los servicios necesarios para brindar una óptima atención tanto a vuelos nacionales como internacionales.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

3. El Concesionario tendrá bajo su responsabilidad la administración de la Oficina de Protocolo, los Salones de Autoridades (nacional e internacional), los accesos a zonas restringidas teniendo en cuenta las normas de seguridad propias del Aeropuerto, así como la coordinación con las dependencias gubernamentales, líneas aéreas y otros a fin de brindar una atención adecuada.

4. El Concesionario deberá capacitar permanentemente al personal encargado de brindar el servicio de protocolo en aspectos propios de la función de acuerdo a las normas y disposiciones del Estado reguladas a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como en los convenios internacionales OACI referentes a la facilitación y seguridad aeroportuaria.

5. El Concesionario brindará las atenciones y facilidades descritas en el presente apéndice en coordinación con las dependencias gubernamentales ubicadas en el Aeropuerto (Migraciones, Aduana, Policía de Requisitoria, Ministerio de Agricultura, SENASA, Sanidad Aérea, entre otras), así como con los representantes de las líneas aéreas que operan en el Aeropuerto.

6. 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 el Espigón Internacional
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona internacional 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 correspondientes por tratarse de una atención de carácter oficial.

Zonas de Recibimiento

Se determinan teniendo en cuenta el nivel de la autoridad:

Zona 1: Salida del pasaje de pasajeros internacionales (zona de Migraciones)

Zona 2: Puerta del pasaje hacia la toma de la aeronave en rampa

Zona 3: Salón de Autoridades

Zona 4: En casos excepcionales, al pie del avión. (En los casos en los que los procedimientos de protocolo y ceremonial del Ministerio de Relaciones Exteriores así lo exija)

- 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 (doble circuito rojo/verde). Las excepciones estarán sujetas a decisión de la autoridad de Aduana.
- Autorización de ingreso de un vehículo oficial al área especial contigua a la salida de la Aduana Internacional.
- Salida de Autoridades del País por el Espigón 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.
- Coordinaciones en el mostrador de la Tarifa Unica 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 en el Espigón Nacional
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona nacional a un coordinador o representante que despedirá o recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita.
- Recibimiento y saludos protocolares a nombre del Concesionario y del Perú al arribo o a la salida, de acuerdo al nivel de autoridad que se atiende.
- Acceso al Salón de Autoridades (en donde se brindaría servicio de cafetería así como teléfono, fax y otras comodidades de acuerdo al nivel de la atención que se realiza)
- Coordinaciones con la línea aérea para el embarque/recepción que corresponde.

7. El Concesionario, además de lo expuesto, queda obligado a cumplir en especial, aquellos requerimientos que sobre esta materia le efectúe el Ministerio de Relaciones Exteriores.

ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS

Definiciones y términos

1. "Tarifas Máximas." Significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. Las tarifas máximas, se encuentran reguladas en el Apéndice 2 del presente Anexo.

Condiciones generales

1. Las condiciones para la prestación de cualquier nuevo servicio, así como la tarifa respectiva, que a juicio del Concesionario o de OSITRAN sea necesario implementar en el Aeropuerto, deberán ser aprobadas por OSITRAN. La tarifa para dicho servicio será fijada tomando como referencia diversos factores económicos. De ser considerado oportuno y necesario por OSITRAN, dicho servicio podrá ser incluido dentro de los conceptos contemplados en la TUUA. Se seguirá el mismo tratamiento para cualquier tarifa regulada.

En el supuesto que, por razones de desarrollo tecnológico u otras, los servicios comprendidos en la TUUA sean mejorados o reemplazados, la variación correspondiente en dicha tarifa será determinada por OSITRAN.

1. Se ha tomado ocho años como tiempo límite para el aumento de algunas tarifas ya que actualmente sólo se tienen definidas las inversiones para este intervalo. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión las variaciones de las tarifas se harán conforme esté especificado para cada caso.
2. Para los efectos del pago de la Retribución, el Concesionario será el único responsable de su pago.
3. Los servicios dentro del Aeropuerto deberán ser brindados dentro de un esquema de libre mercado. En tal sentido, el Concesionario no podrá, salvo justificación, limitar ni restringir el ingreso de empresas interesadas en brindar diferentes servicios en el Aeropuerto.
4. Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, deberán ser facturados en el Perú.
5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y demás condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores.

Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios.
 - 1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, por el Concesionario.

 - a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

 - a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

- a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese período, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza.

- b. Aterrizaje y Despegue.

La tarifa por el presente concepto, que incluye el uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por noventa minutos, se regirá de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 2.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario y CORPAC S.A. en una proporción de 50% para cada uno de ellos. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dicho servicio a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega se hará de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

- c. Estacionamiento (Tiempo Adicional a 90 Minutos).

La tarifa correspondiente a este servicio es el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas. Al término de estas cuatro horas, la tarifa de estacionamiento se computará con una tasa del 2.5% por la hora o fracción adicional de la tarifa de aterrizaje y despegue. En tal sentido, el ajuste de la presente tarifa se hará de acuerdo a los ajustes que sufra la tarifa de aterrizaje y despegue (ver ejemplos en el Apéndice 1).

La presente tarifa es única y exclusivamente a favor del Concesionario.

- d. Puentes de Abordaje.

Este servicio actualmente no se brinda en el Aeropuerto, pero está contemplado en los planes de expansión contar con ellos. La tarifa máxima a ser implantada por este servicio, se determinará de acuerdo a diversos factores económicos, previa autorización de OSITRAN.

- 1.2. Servicios Aeroportuarios Prestados por Terceros.

- a. Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra (Ground Handling).
El presente servicio podrá ser brindado por terceros (Operadores Secundarios). A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

La selección de los Operadores se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte de OSITRAN.

El Concesionario podrá dar este servicio en forma directa (sin subasta) o a través de una de las Filiales, la que se constituye en operador. En este caso, el pago que deberá efectuar la Filial operadora al Concesionario será el promedio de los otros operadores.

Las tarifas de estos servicios se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda, para lo cual el Concesionario deberá permitir el ingreso de otras empresas.

La Retribución se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos del Concesionario.

Los ingresos del Concesionario por este concepto no podrán ser menores al 10% de la facturación del Operador Secundario. OSITRAN podrá actualizar este porcentaje de acuerdo a la realidad del mercado.

- b. Combustible.

El Concesionario estará en libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado en forma directa por éste o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de US\$0.09 por galón (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto límite que se mantendrá hasta el cuarto año de Vigencia de la Concesión.

A partir del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN efectuará una evaluación y ajuste de esta tarifa cada tres años.

El Concesionario, o quien brinde el servicio, deberá permitir el libre acceso de los proveedores de combustible, siempre y cuando éstos transiten por la Planta de Almacenamiento y Abastecimiento pagando los derechos respectivos, no pudiendo condicionar sus tarifas a este hecho. Para mayor detalle sobre el tema, remitirse al Anexo 8.

La Retribución se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre US\$0.09 por galón vendido.

2. Servicios No Aeroportuario.

- 2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.

La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive.

La renta o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. **Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se efectuará mediante un procedimiento de subasta al**

mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

Los servicios brindados actualmente son:

- Counter.
- Oficinas.
- Salones VIP.
- Almacén/depósito.
- Talleres de apoyo.
- Terrenos.
- Hangares.

La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionada en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario.

2.2 Carga Aérea.

El pago por concepto de uso de instalaciones en el Aeropuerto se mantendrá de acuerdo a lo estipulado en el cuadro del Apéndice 1, Punto 3, hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive; y luego se ajustará anualmente, previa autorización de OSITRAN, de tal manera que no afecte la competitividad entre los depósitos externos y los internos. El ajuste de la presente tarifa deberá permitir el desarrollo de depósitos de carga dentro del Aeropuerto.

El pago por concepto de uso de instalaciones se aplicará para depósitos externos.

En el Aeropuerto, el Concesionario podrá operar a través de terceros el servicio de carga (manipuleo de carga, almacenamiento y depósitos autorizados de aduanas) bajo los principios de la libre oferta y demanda.

El Concesionario podrá dar este servicio en forma directa (sin subasta) o a través de una Filial, la que se constituye en Operador Secundario. En este caso, el pago que deberá efectuar el Operador Secundario al Concesionario será el promedio de los otros operadores.

A las actividades de carga y almacenamiento en depósitos, sean estos del tipo autorizado de aduana o de cualquier tipo de depósitos, derivados de la Concesión, se les aplicará la Retribución de conformidad con la política de Locales y Servicios Comerciales.

Los ingresos del Concesionario por este concepto no podrán ser menores al 10% de la facturación del Operador Secundario. OSITRAN podrá actualizar este porcentaje de acuerdo a la realidad del mercado.

“2.3. Locales y Servicios Comerciales.

La renta y/o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios, será determinado por la libre oferta y demanda. El Concesionario queda en libertad para establecer esta renta como un monto fijo y/o como un porcentaje de las ventas del establecimiento comercial. ~~Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de los locales se tendrá que hacer mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN.~~ Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

~~El Concesionario deberá promover la comercialización de artesanías peruanas.~~

La Retribución se obtendrá aplicando el porcentaje sobre la renta o alquiler obtenido por el Concesionario.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

3. Regímenes Especiales de otras Actividades Comerciales.

3.1. Hotel.

La operación del hotel será entregada mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN.

El Operador del hotel podrá arrendar locales o espacios relacionado con actividades hoteleras dentro de las áreas del hotel. El Operador del hotel queda en libertad para establecer la renta a través de un monto fijo y/o a través de un porcentaje de las ventas del establecimiento comercial y dicha renta será determinada por la libre oferta y demanda. Sin embargo, y con la finalidad de garantizar la transparencia y promover la competencia, la asignación de tales locales o espacios se efectuará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual será objeto de fiscalización por parte de OSITRAN. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

Los ingresos que obtenga el Concesionario por este concepto en ningún caso será inferior al 5% de la facturación del Operador del hotel.

3.2. Playa de Estacionamiento Vehicular.

La tarifa por el presente concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente.

El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

Existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga.

3.3. Publicidad.

La tarifa por el presente concepto será determinada por la libre oferta y demanda.

La Retribución se obtendrá aplicando el Porcentaje sobre la renta fija y/o variable que perciba el Concesionario por el arrendamiento de los espacios.

4. Ejemplos del Cobro de Retribución para cada Tipo de Servicios

En el Apéndice 4 se presentan ejemplos del cobro de la Retribución para cada tipo de servicio.

ANEXO 5
APENDICE 1
TARIFAS AERONAUTICAS ACTUALES

1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

- Embarque/Desembarque de Pasajeros
 - Area de embarque
 - Climatización
 - Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones
 - Sistema de entrega de equipajes
 - Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave
 - Chequeo de pasajeros y equipaje
 - Carritos porta equipaje
 - Area para pasajeros en tránsito
 - Iluminación
 - Comunicaciones
- Orientación
 - Circuito cerrado de televisión
 - Señalización vertical
 - Señalización horizontal
 - Sistema de sonido
 - Sistema de información de vuelo
 - Servicio de información aeronáutica
- Otras Instalaciones y Servicios
Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:
 - Aduana • Policía Nacional
 - Migraciones • Dirección General de Transporte Aéreo.
 - Sanidad • Medios de Comunicación
 - Fiscalía • Indecopi
 - Promperú • Ositran
- Servicios de Atención Médica.
- Area Pública de Circulación de Vehículos
- Areas de Uso Común para Pasajeros y Acompañantes
- Seguridad Aeroportuaria
- Servicios Higiénicos
- Salas Oficiales para Autoridades

La diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales, se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales.

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.

2. Aterrizaje y Despegue.

Las tarifas por aterrizaje y despegue se aplican por los siguientes servicios:

2.1. Servicio Diurno.

- Servicio de Control de Tránsito Aéreo
- Comunicaciones por aproximación de Aeropuerto
- Uso de pista de aterrizaje
- Uso de pista de rodaje
- Estacionamiento de 90 minutos (plataforma y/o posición remota)
- Meteorología
- Comunicaciones
- Ayudas visuales luminosas
- Ayudas a la aproximación
- Radioayudas (VOR, ILS, radar, etc.)
- Suministro de información aeronáutica
- Servicio de salvamento y extinción de incendio

2.2. Servicio Nocturno.

Incluye los servicios diurnos y adicionalmente:

- Ayudas visuales luminosas nocturnas
- Iluminación de pistas
- Iluminación de plataforma

La aplicación de esta tarifa se realiza tomando como base el peso máximo permisible de despegue del certificado de aeronavegabilidad (peso máximo de despegue en toneladas métricas), multiplicado por el factor correspondiente al rango de la aeronave, según la categoría del aeródromo.

$$A/D = PMD \times CAT \ AD \times D/N$$

Donde:

- A/D = Aterrizaje y Despegue
PMD = Peso Máximo de Despegue
CAT AD = Categoría del Aeropuerto
D/N = Factor de recargo por operaciones nocturnas
1.0 para operaciones diurnas
1.075 para operaciones diurnas/nocturnas o nocturnas/diurnas
1.15 para operaciones nocturnas

Peso Máximo de Despegue (T.M.)	CAT AD: Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"	
	Internacional	Nacional–Año 2000
Hasta 10	US\$ 30.00*	US\$ 9.00*
Más de 10 hasta 35	US\$ 4.24 x TM	US\$ 1.27 x TM
Más de 35 hasta 70	US\$ 5.15 x TM	US\$ 1.54 x TM
Más de 70 hasta 100	US\$ 5.42 x TM	US\$ 1.63 x TM
Más de 100	US\$ 5.55 x TM	US\$ 1.67 x TM

* Pago Único.

Los montos de las tarifas usados como ejemplo no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.

2.3. Ejemplos.

El Aeropuerto se ubica dentro de la Categoría I para fines del cobro de la tarifa de aterrizaje y despegue.

- a. Diurno (de 06:00 a 18:00 horas)
Arribo/despegue internacional en aeronave MD-11 (PMD=280 TM),
Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"
 $A/D = PMD \times CAT \text{ AD} \times D/N$
 $A/D = (280 \text{ TM}) \times (\text{US\$ } 5.55) \times 1$
 $A/D = \text{US\$ } 1,554.00$
Nota: Estos cálculos no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.
- b. Nocturno (de 18:00 a 06:00 horas)
Arribo/Despegue internacional en aeronave Airbus 340 (PMD=275 TM),
Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"
 $A/D = (PMD \times CAT \text{ AD}) \times D/N$
 $A/D = (275 \text{ TM}) \times (\text{US\$ } 5.55) \times 1.15$
 $A/D = \text{US\$ } 1,755.19$
Nota: Estos cálculos no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.
- c. Diurno/Nocturno y/o Nocturno/Diurno
Arribo (Vuelo 6651) a las 17:50 horas y despegue (Vuelo 6650) a las 18:50 horas, en aeronave Airbus 340 (PMD=275 TM) en Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"- vuelo internacional.
 $A/D = PMD \times CAT \text{ AD} \times D/N$
 $A/D = (275 \times 5.55) \times 1.075$
 $A/D = \text{US\$ } 1,640.72$
Nota: Estos cálculos no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.
- d. Vuelos de Prueba y/o Entrenamiento
Se aplica el 25% de la tarifa de aterrizaje y despegue a las compañías aéreas (nacional e internacional) en vuelos de prueba y/o entrenamiento, según como corresponda.
Vuelo de prueba de B-737 (PMD = 50 TM) nacional.
 $A/D = 25\% (50 \times 1.54)$
 $A/D = \text{US\$ } 19.25 + \text{tributos de ley aplicables al servicio}$
Vuelo de prueba de B-757 (PMD = 104 TM) internacional
 $A/D = 25\% (104 \times 5.55)$
 $A/D = \text{US\$ } 144.30 + \text{tributos de ley aplicables al servicio}$
- e. Derecho de Estacionamiento
La tarifa por estacionamiento se realiza aplicando el 10% de las tarifas de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas de permanencia de la aeronave en las áreas destinadas para tal fin. Al término de estas cuatro horas, la tarifa por estacionamiento se computará con una tasa del 2.5% por la hora o fracción adicional.
Aplicación. Se toma en cuenta que en la tarifa de A/D se considera un lapso de 90 minutos de permanencia a una aeronave que se encuentra en plataforma. Después de los 90 minutos, se aplica el 10% de la tarifa de A/D por las 4 primeras horas; posteriormente, el 2.5% de la tarifa de A/D por cada hora o fracción.
Asumiendo un vuelo internacional de un Boeing 727-200 de 86 TM que llegó a la 08:00 horas y despegó a la 15:00 horas (Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez")

Referencia: A/D = 5.42 x 86
A/D = US\$ 466.12

Cobro de Estacionamiento:

De 08:00 a 09:30 horas:

Estacionamiento considerado en tarifa de Aterrizaje y Despegue.

De 09:30 a 15:00 horas:

Se cobra estacionamiento de la siguiente manera:

- Por 4 primeras horas: 10% de US\$ 466.12 (09:30-13:30)
- De 13:30 a 15:00: 5% por 1.5 hora adicional o fracción (para el caso 2 horas) sería US\$ 466.12 * 5%
- Subtotal = 46.61 + 23.31
- Total Estacionamiento = US\$ 69.92 + tributos de ley aplicables al servicio.

f. Otros

La Resolución Ministerial No. 360-95-MTC/15.12 (Tráfico Internacional) en su artículo 5, indica que se cobrará US\$ 1.00, por los servicios de SNAR (el cual es parte del Servicio de Tránsito Aéreo y por tanto permanece en control de CORPAC S.A.), aterrizaje/despegue, estacionamiento y sobrevuelo para las actividades de carácter permanente y circunstancial siguientes:

1. Actividades de carácter permanente
 - De aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR)
 - De aeronaves de Estado nacionales
2. Actividades de carácter circunstancial
 - De aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional.
 - De aeronaves civiles que transporten visitas o delegaciones oficiales que vienen al país y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves peruanas oficiales.
 - De aeronaves que transporten ayuda humanitaria, sin retribuciones económicas.
 - Regreso al Aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas.
3. Uso de Instalaciones.
Derecho que se aplica a la carga aérea nacional e internacional, por concepto de uso de instalaciones en el Aeropuerto. Esta tarifa tendrá los valores mencionados en la siguiente tabla:

Años	2000	2001	2002
US\$/kg	US\$0.01	US\$0.01	US\$0.02

Actualmente se cobra: US\$0.01 + tributos de ley aplicables al servicio por kilo.

Nota: Los montos usados como ejemplo para las tarifas no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.

Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario**(sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio)**

(cifras en US\$)

Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario	Vigencia de la Concesión							
	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
TUUA Internacional	21.19	21.19	23.73	23.73	23.73	25.42	25.42	25.42
TUUA Nacional (A)	3.39	3.39	4.24	4.24	4.24	5.08	5.08	5.08

Aterrizaje/Despegue Internacional (*) Peso de aeronave (en TM)	Vigencia de la Concesión							
	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Cargo Mínimo [Independiente del PMD] (**)								
Hasta 10 TM	30.00	30.00	32.00	32.00	32.00	34.00	34.00	34.00
Tarifa por PMD (en US\$/TM)								
Más de 10 hasta 35 TM	4.24	4.24	4.50	4.50	4.50	4.70	4.70	4.70
Más de 35 hasta 70 TM	5.15	5.15	5.46	5.46	5.46	5.72	5.72	5.72
Más de 70 hasta 100 TM	5.42	5.42	5.74	5.74	5.74	6.01	6.01	6.01
Más de 100 TM	5.55	5.55	5.89	5.89	5.89	6.16	6.16	6.16

Aterrizaje/Despegue Nacional (*) Peso de aeronave (en TM)	Vigencia de la Concesión							
	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Cargo Mínimo [Independiente del PMD] (**)								
Hasta 10 TM	9.00	9.00	11.20	11.20	11.20	13.60	13.60	13.60
Tarifa por PMD (en US\$/TM)								
Más de 10 hasta 35 TM	1.27	1.27	1.57	1.57	1.57	1.88	1.88	1.88
Más de 35 hasta 70 TM	1.54	1.54	1.91	1.91	1.91	2.29	2.29	2.29
Más de 70 hasta 100 TM	1.63	1.63	2.01	2.01	2.01	2.41	2.41	2.41
Más de 100 TM	1.67	1.67	2.06	2.06	2.06	2.46	2.46	2.46

(*) Aterrizaje/despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.
 Aterrizaje/despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7.5% sobre las tarifas diurnas

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las 4 primeras horas.

2.5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.

(**) Cargo mínimo por tarifa de aterrizaje/despegue para aeronaves cuyo peso es menor o igual a 10 TM

- (A) La tarifa máxima a ser aplicada será de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del **sexto mes de Vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las Mejoras en servicios para ese periodo, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.**

A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la formula RPI - X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un período de cinco años.

ANEXO 5
APENDICE 3
TARIFAS ACTUALES DE CORPAC S.A. POR TIPO DE USUARIO
(SIN CONSIDERAR LOS TRIBUTOS DE LEY APLICABLES AL SERVICIO)
 US\$ por metro cuadrado (m²)

	TIPO DE BIEN	USUARIO
		LINEAS AEREAS
a.	Counter - Zona Internacional (con Sistema Cute) - Zona Nacional	US\$ 300 por counter US\$ 350 por counter
b.	Oficinas En Terminal - Hall Principal - Ampliación Nacional - Mezzanine - Rampa Embarque de Equipaje - Edificio Central - Otros Fuera de Terminal - Otros (Rampa, Zona Norte/Sur, Otros)	9.80 9.80 13.40 9.80 13.40 13.40 7.50
c.	Salón VIP - Hall Principal - Espigón y Sala de Equip. Nacional - Espigón y Sala de Equip. Internacional - Mezzanine y Otros	25.70 32.00 36.60 25.70
d.	Almacén/Depósito De Carga - Hasta 100 m2 - Exceso de más de 100 m2 a 500 m2 - Exceso de más de 500 m2 De Zona Franca De Equipaje	8.50 4.00 1.00 4.50 4.50
e.	Talleres de Apoyo	4.70
f.	Terrenos Losa/Pavimentado - Hasta 100 m2	2.60

	- Exceso de más de 100 m2 a 500 m2	2.00
	- Exceso de más de 500 m2 a 2,000 m2	1.20
	- Exceso de más de 2,000 m2	1.00
	Eriazo	
	- Hasta 100 m2	1.20
	- Exceso de más de 100 m2 a 500 m2	0.90
	- Exceso de más de 500 m2 a 2,000 m2	0.60
	- Exceso de más de 2,000 m2	0.50
g.	Hangar	
	- Abierto	5.50
	- Cerrado (*)	7.50

(*) Los hangares cerrados ofrecen seguridad adicional a los Usuarios, no permitiendo el ingreso de terceros.

ANEXO 5
APENDICE 4
EJEMPLOS DE COBRO DE RETRIBUCIÓN

SUPUESTOS:

Cifras Referenciales

Retribución Ofrecida por el Concesionario: 20%

Monto Afecto: Ingresos Brutos Globales (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio)

Moneda: US\$

Locales, Counters, Oficinas, etc.: Misma Area

I) Servicios Aeronáuticos

1) Prestados directamente por el Concesionario

a	TUUA Internacional		Tasa de Embarque Internacional
)			
	Retribución		% Ofrecido x Monto Afecto
	Stickers Vendidos		222,910 Por Trimestre
	Valor Sticker		21.19
	20% Recaudación - CORPAC S.A.		944,692.58
	80% Recaudación – Concesionario		3'778,770.30
	Monto Afecto	US\$	3'778,770.30
	Retribución	US\$	755,754.06
b	TUUA Nacional		Tasa de Embarque Nacional
)			
	Retribución		% Ofrecido x Monto Afecto
	Stickers Vendidos		274,151 Por Trimestre
	Valor Sticker		3.39
	Monto Afecto	US\$	929,371.89
	Retribución	US\$	185,874.37
c	Aterrizaje/Despegue		Nacional e Internacional
)			
	Retribución		% Ofrecido x Monto Afecto

50% Recaudación - CORPAC S.A	1'271,186.44	Por Trim. (i)
50% Recaudación – Concesionario	1'271,186.44	Por Trim. (ii)

Monto Afecto (ii)	US\$	1'271,186.44
-------------------	------	--------------

Retribución	US\$	254,237.28
-------------	------	------------

d Estacionamiento) Nacional e Internacional

Retribución	% Ofrecido x Monto Afecto
-------------	---------------------------

Monto Afecto	US\$	175,000.00	Por Trim.
--------------	------	------------	-----------

Retribución	US\$	35,000.00
-------------	------	-----------

e Puentes de Abordaje) Pasarelas/Puentes de Embarque/Mangas

Retribución	% Ofrecido x Monto Afecto
-------------	---------------------------

Monto Afecto	US\$	362,500.00	Por Trim.
--------------	------	------------	-----------

Retribución	US\$	72,500.00
-------------	------	-----------

2) Prestados por Terceros

a Servicio de Rampa (Ground Handling): Servicio de Apoyo) en Tierra

Supuesto: El Concesionario le cobrara el 30% de sus ventas al Operador

Ingresos de Operadores	US\$	1,250,000.00	Trimestral
------------------------	------	--------------	------------

Ingresos del Concesionario	US\$	375,000.00	Trimestral
----------------------------	------	------------	------------

Retribución	% Ofrecido x Monto Afecto
-------------	---------------------------

Monto Afecto	US\$	375,000.00
--------------	------	------------

Retribución	US\$	75,000.00
-------------	------	-----------

b Combustible) Se cobra Retribución por peaje por galón

Retribución	% Ofrecido x Peaje x Galones
-------------	------------------------------

		Vendidos
Galones Vendidos		31,500,000.00 Por Trimestre
Peaje	US\$	0.09 x Galón
Monto Afecto	US\$	2,835,000.00
Retribución:	US\$	567,000.00

II) Servicios No Aeronáuticos

2.1) Locales y servicios para líneas aéreas y actividades relacionadas

Retribución: % Ofrecido x (Ingresos de Alquiler o Renta Fija)

* Counter Alquiler del Counter = US\$ 300.00

Recaudación Trimestral por 50 Counters 45,000.00 Trimestral

Monto Afecto US\$ 45,000.00

Retribución US\$ 9,000.00

* Oficinas Alquiler de Oficina = US\$ 300.00

Recaudación Trimestral por 150 Oficinas 135,000.00 Trimestral

Monto Afecto US\$ 135,000.00

Retribución US\$ 27,000.00

* Salones VIP, almacenes, talleres de apoyo, terrenos, hangares, cajeros automáticos, casas de cambio, oficina de correo, filmación/fotografía, rent a car, cabinas telefónicas, otros locales similares: la Retribución es similar a la de oficinas y/o counters

2.2) Carga Aérea El Concesionario cobrara US\$0.01 (Año 2000 y 2001) por cada Kg. de carga de exportación, importación y carga embarcada y desembarcada en vuelo nacional, bajo el concepto de uso de instalaciones.

Total Kilogramos 30,000,000.00 Trimestre

Monto Afecto	US\$	300,000.00 Trimestre
Retribución:	US\$	60,000.00 Trimestre

Nota: Al momento de desarrollar el Concesionario almacenes de carga aérea dentro del Aeropuerto, estos tendrán un tratamiento como si fueran locales y servicios comerciales (Item 2.3). Para efectos de Retribución se seguirá considerando el derecho por uso de instalaciones

2.3) Locales y Servicios Comerciales	El Concesionario realizara subastas al mejor postor tendientes a la asignación de locales y al cobro; sea este una renta fija y/o un porcentaje de las ventas o una combinación de ambas.
--------------------------------------	---

* Locales y/o Servicios Comerciales en Alquiler o Renta Fija

Retribución	% Ofrecido x (Ingresos de Alquiler o Renta Fija)	
Alquiler de Local	US\$	400.00 Mes
Retribución Unitaria	US\$	80.00
Recaudación Trimestral por 100 Locales	US\$	120,000.00 Trimestral
Monto Afecto	US\$	120,000.00 Trimestral
Retribución por Locales	US\$	24,000.00 Trimestral

* Locales y/o Servicios Comerciales en función a Porcentaje de sus Ventas

Supuesto: 30% de las Ventas del Local Comercial para el Concesionario

Retribución	% Ofrecido x (Ingresos del Concesionario que es un porcentaje de las ventas de las tiendas)	
Venta de Local Comercial	US\$	12,000.00 Trimestral

Ingreso del Concesionario	US\$	3,600.00 Trimestral
Monto Afecto	US\$	3,600.00 Trimestral
Retribución Unitaria	US\$	720.00 Trimestral
Venta de 30 Tiendas	US\$	600,000.00 Trimestral
Ingreso del Concesionario	US\$	180,000.00 Trimestral
Monto Afecto	US\$	180,000.00 Trimestral
Retribución por Tiendas	US\$	36,000.00 Trimestral

III) Regímenes Especiales

- * Hotel

El Concesionario otorgara este servicio a otro Operador. El Operador del hotel podrá cobrar una renta fija y/o un porcentaje de las ventas o una combinación de ambas.

El Operador podrá alquilar y/o percibir renta de los locales derivados del desarrollo del hotel.

Supuesto: El Operador del hotel ofrece el 30% de sus ingresos brutos globales al Concesionario.

Ingresos Brutos Globales del Hotel = ingresos por su actividad e ingresos por alquileres y/o rentas

Ingresos Brutos Globales del Hotel =US\$		856,000.00 Trimestre
Ingresos del Concesionario		256,800.00 Trimestre
Monto Afecto	US\$	256,800.00
Retribución	US\$	51,360.00
Retribución		% Ofrecido x (Ingresos del Concesionario que es un porcentaje o renta fija de las ventas totales del hotel)

- * Playa de estacionamiento vehicular y guardianía. Se considera los ingresos brutos globales

Ingresos Brutos Globales	US\$	625,000.00 Trimestre
--------------------------	------	----------------------

Monto Afecto	US\$	625,000.00 Trimestre
Retribución	US\$	125,000.00
* Publicidad	Se considera los ingresos brutos globales	
Ingresos Bruto Global	US\$	125,000.00 Trimestral
Monto Afecto	US\$	125,000.00 Trimestral
Retribución	US\$	25,000.00 Trimestral
* Taxis Autorizados	:	La Retribución es del tipo Locales y Servicios Comerciales

Supuesto 1: Los ingresos del Concesionario son renta fija de las empresas de taxi

Ingresos del Concesionario por renta fija de 3 empresas de taxi	US\$	14,400.00 Trimestre
Monto Afecto	US\$	14,400.00
Retribución	US\$	2,880.00

Supuesto 2: Los Ingresos del Concesionario son porcentaje de las ventas de las empresas de taxi. Ofrecen el 25% de sus ventas

Ingresos de empresas de Taxi	US\$	162,000.00 Trimestre
Ingresos del Concesionario	US\$	40,500.00
Monto Afecto	US\$	40,500.00
Retribución	US\$	8,100.00

Nota. – Los montos expresados en el presente cuadro no incluyen los tributos de ley aplicables al servicio.

ANEXO 9
INTERRELACIÓN ENTRE CORPAC S.A. Y EL CONCESIONARIO

El Concesionario se obliga a celebrar un contrato con CORPAC S.A., a fin de formalizar, regular y establecer la relación jurídica entre ambas partes. En tal sentido, dicho contrato deberá contener, además de otros acuerdos a los que lleguen, las siguientes interrelaciones:

1. Marco General.

El Concesionario a manera general queda obligado frente a CORPAC S.A. a lo siguiente:

- 1.1. El Concesionario facturará el 100% de los servicios de aterrizaje y despegue a los Usuarios del Aeropuerto. En tal sentido el Concesionario está obligado a entregar a CORPAC S.A. el 50% de los montos facturados, que conforme al presente Contrato le corresponden, estén honrados o no por los usuarios. El pago se realizará por mes vencido, para lo cual CORPAC S.A. emitirá factura por el 50% de la Tarifa de Aterrizaje y Despegue y la entregará al Concesionario dentro de los primeros tres Días Útiles del mes inmediato siguiente.

Asimismo el Concesionario facturará el 100% de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto Internacional (TUUA Internacional) a los Usuarios del Aeropuerto. En tal sentido el Concesionario está obligado a entregar a CORPAC S.A. el 20% de los montos facturados, que conforme al presente Contrato le corresponden, estén honrados o no por los usuarios. El pago se realizará por mes vencido, para lo cual CORPAC S.A. emitirá factura por el 20% de la TUUA Internacional y la entregará al Concesionario dentro de los primeros tres Días Útiles del mes inmediato siguiente.

El Concesionario está obligado a cancelar a CORPAC S.A. los montos correspondientes a las facturas antes mencionadas dentro de los 5 días calendario siguientes, contados a partir de la recepción de la factura emitida por CORPAC S.A.

- 1.2. A brindar el servicio de agua potable, obtenida de los pozos tubulares de agua que se encuentran ubicados dentro del Aeropuerto, de manera gratuita a todas y cada una de las instalaciones que queden en posesión de CORPAC S.A., incluidas aquellas que no se encuentran dentro de los alcances de la Concesión.
- 1.3. A brindar sin mayor dilación todas las facilidades que CORPAC S.A. requiera para la ejecución de los embargos dispuestos en contra de sus deudores morosos, y que cuenten con instalaciones o bienes dentro de las instalaciones del Aeropuerto.

2. Marco Especifico

2.1. CORPAC S.A. - Gerencia Central de Aeronavegación.

2.1.1. Acceso de personal del Servicio de Aeronavegación a dependencias e instalaciones.

- i) El Concesionario deberá permitir el acceso del personal del Servicio de Aeronavegación a las dependencias e instalaciones relacionadas con los Servicios de Aeronavegación ubicadas en cualquier zona del Aeropuerto, debiendo proporcionar para tal fin las identificaciones de control y acceso al personal designado por CORPAC S.A. La presente autorización se hace extensiva a sus vehículos y equipos.

- ii) El Concesionario deberá permitir a CORPAC S.A. la instalación de equipos en cualquier área del Aeropuerto, para lo cual se entregará en uso gratuito los espacios correspondientes.

2.1.2. Responsabilidades.

- i) Todos los Servicios de Aeronavegación estarán bajo la dirección y responsabilidad de CORPAC S.A., con excepción de los señalados en el apéndice 1 del anexo 3 del presente contrato a cargo del Concesionario, sólo en el caso del servicio correspondiente a Comunicaciones Torre/ SEI Seguridad la responsabilidad es compartida.
- ii) La Torre de Control es responsable del movimiento de aeronaves y vehículos dentro del área de maniobras del aeródromo; es decir, la pista de aterrizaje y las calles de rodaje que se conectan con ella, conforme se detalla en el gráfico del Apéndice 1 del presente anexo, que son de responsabilidad de CORPAC S.A. El área de maniobras no incluye las plataformas y las calles de rodaje, que se encuentran fuera del área de maniobras, las cuales serán responsabilidad del Concesionario, conforme se detalla en el gráfico del Apéndice 1 del presente anexo, que son de responsabilidad del Concesionario. Todas las aeronaves a reacción que salen deberán ser remolcadas hasta el área de maniobras, donde recién deberán encender sus motores.
- iii) Cualquier incidente o accidente fuera del área de maniobras, exigirá al Concesionario realizar la correspondiente investigación y elevar el correspondiente informe a la Comisión de Investigación de Accidentes Aeronáuticos a través de CORPAC S.A., estableciendo las responsabilidades y medidas correctivas, si las hubiera.
- iv) Cualquier incidente en el Servicio de Tránsito Aéreo, en adelante ATS, o accidente dentro del área de maniobras, será informado por CORPAC S.A. a la Dirección General de Aeronáutica Civil, con los resultados de la investigación realizada y medidas correctivas a que hubiera lugar.
- v) Todos los equipos y/o sistemas de aeronavegación del Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC S.A., tales como:
- Radioayudas (ILS; VOR; DME; NDB, ductos, cables)
 - Meteorología (Estación Meteorológica, sensores, ductos, cableado)
 - Comunicaciones (HF, VHF, UHF, redes AFTN y ATS, terminales IAT, planta externa)
 - Ayudas luminosas (luces de borde, de eje, de taxeo, de aproximación, sistema PAPI, faro giratorio, cables, ductos, zanjas)
 - Sistema Radar (Estación de Antenas PSR/MSSR, ductos, zanjas, cables)
 - Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables)
 - Inspección en Vuelo (ver hoja aparte)

2.1.3. Restricciones de Operaciones.

- i) Cuando las condiciones meteorológicas del aeródromo sean inferiores a las mínimas para operar, el Centro de Control de Tráfico Aéreo, en

adelante ATC, no autorizará la aproximación ni aterrizaje de los vuelos, debiendo éstos esperar a que mejoren dichas condiciones o proseguir a un aeropuerto alternativo. El ATC avisará oportunamente al representante del Concesionario, cuando ello ocurra.

ii) Cuando la pista se encuentre obstruida por alguna aeronave o vehículo, no se autorizará la operación de los vuelos hasta que la pista se encuentre libre de obstáculos, lo que será determinado por el personal de Salvamento y Extinción de Incendios, en adelante SEI y la Torre de Control.

iii) De bloquearse el área de maniobras por aeronaves o vehículos será responsabilidad del Concesionario su retiro al más breve plazo.

2.1.4. Acceso al décimo piso, azotea, Torre de Control y otras áreas.

i) CORPAC S.A. dispone de equipos de comunicaciones aeronáuticas en el décimo piso del Edificio Central. Asimismo, los sistemas de antenas están instalados en la azotea y/o techo de la Torre de Control y otras áreas en donde se encuentran instalados los equipos correspondientes.

ii) El Concesionario deberá permitir el ingreso de personal de aeronavegación a partir del décimo piso (incluido) para labores relacionadas con los servicios que presta CORPAC S.A. (operación, mantenimiento, instalación, reubicación, etc.)

iii) El Concesionario deberá permitir el ingreso del personal de aeronavegación o a quienes CORPAC S.A. designe, a cualquier área en donde se encuentren instalados o se vayan a instalar equipos de aeronavegación y los sistemas de cableado requerido.

2.1.5. Inspección en Vuelo.

i) CORPAC S.A. realiza el servicio de inspección en vuelo a todos los sistemas, equipos y/o procedimientos, usados en navegación aérea a nivel nacional, de acuerdo a las normas de OACI.

ii) Para ello utiliza una aeronave apropiada, que puede ser alquilada a una empresa o cedida por las Fuerzas Armadas, la cual lleva instalada un laboratorio volante (consola) automática de inspección en vuelo.

iii) Para cumplir con esta responsabilidad CORPAC S.A. debe:

a) Mantener la ubicación del actual laboratorio terrestre de inspección en vuelo, ubicado en el ex-hangar de Hierro Perú (Zona Negra), así como conseguir parte de dicho Hangar para acondicionarlo a la Aeronave. En el supuesto que el Concesionario incluya dicho hangar dentro de sus planes, deberá reubicarlo en las mismas o mejores condiciones.

La razón técnico-operativa es que previo a los vuelos de inspección, la consola (instalada dentro de la aeronave) debe ser calibrada y verificada "in situ", para lo cual se conecta a los equipos (patrones) del laboratorio. Por lo tanto, ambas unidades deben estar cerca una de la otra.

b) Por otro lado, a corto plazo, se dispondrá de una aeronave de inspección, a disposición total de CORPAC S.A., la cual debe ser guardada en el hangar antes mencionado.

c) Asimismo, se viene desarrollando vía UNOPS un proceso de licitación para la pronta adquisición de una nueva consola de inspección en vuelo y equipo de laboratorio, la cual será instalada en una aeronave por un período de 3 a 5 años.

Por su parte, el Concesionario:

a) No cobrará tarifas o derecho de aterrizaje y despegue, ni tampoco estacionamiento o rampa, ni cualquier otro servicio

aeronáutico a cargo del Concesionario sobre las operaciones de los vuelos de inspección.

b) Permitirá el ingreso del personal autorizado de CORPAC S.A. a las áreas requeridas para la operación de los vuelos de inspección.

2.1.6. Requerimientos y Prohibiciones.

- i) En CORPAC S.A. se mantendrá el derecho de acceso y uso de todas las áreas o zonas por donde se encuentren electroductos, conductores eléctricos o sistemas de cableado en general, que se encuentren siendo utilizados por CORPAC S.A. En tal sentido, el Concesionario no podrá ejecutar ninguna intervención, modificación, obra o edificación, en dichas áreas sin la autorización expresa de CORPAC S.A.
- ii) El Concesionario facilitará a CORPAC S.A. todas las áreas requerida 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 aeronavegación entre las diversas dependencias y sistemas de los servicios aeronáuticos de CORPAC S.A.
- iii) El Concesionario suministrará, libre de costo para CORPAC S.A., la energía eléctrica para las estaciones de radioayudas (VOR-DME, ILS), radar, para ayudas luminosas (luces de aproximación, pista, eje, toma de contacto, sistema PAPI, taxeo, etc.), para la Torre de Control, para el décimo piso del Edificio Central, para los Servicios de Información Aeronáutica, en adelante AIS, para la Estación Radiosonda y para la Estación de Inspección en Vuelo, ubicadas en el Aeropuerto.
- iv) El Concesionario deberá, una vez instale su central telefónica, instalar en la Torre de Control, Piso 10 y en aquellas áreas que CORPAC S.A. determine en el futuro, anexos telefónicos. Dichos anexos tendrán la finalidad de servir de enlace para la comunicación con el Concesionario y por tanto no requerirán tener salida a líneas externas.
- v) El Concesionario deberá permitir el ingreso del personal autorizado de CORPAC S.A. o de aquellos que esta le indique, libre y permanente a las instalaciones que utilizan las estaciones de aeronavegación, de comunicaciones, radioayudas, radar, ayudas luminosas, meteorología, etc.
La autorización se hará extensiva, en lo que compete, a los inmuebles, áreas o zonas en donde se encuentren electroductos, conductores eléctricos o sistemas de cableados en general.
- vi) Todos los terrenos, edificaciones, e instalaciones que utilizan las estaciones de aeronavegación, con excepción de aquellas utilizadas solamente para electroductos, conductores eléctricos o sistemas de cableados en general o de tránsito de vehículos y/o personas, se mantendrán en posesión de CORPAC S.A.
En tal sentido, el Concesionario permitirá la libre utilización de las vías de acceso a dichas zonas.
- vii) Queda terminantemente prohibida la construcción de edificaciones en el Aeropuerto que pudieran representar obstáculos físicos y/o que interfieran con las operaciones de los sistemas de aeronavegación. La construcción de nuevas edificaciones en las zonas colindantes a aquellas utilizadas por los sistemas de aeronavegación, deberá ser previamente aprobada por CORPAC S.A., para lo cual el Concesionario deberá presentar el anteproyecto y/o proyecto completo.
- viii) Queda prohibida la instalación y operación de sistemas de radio comunicaciones (equipos, antenas, mástiles, etc.) en el Aeropuerto

que pudieran producir interferencias radioeléctricas y/o representar obstáculos físicos que afecten la operación de los sistemas de aeronavegación de CORPAC S.A. La instalación de cualquier nuevo sistema de radio comunicaciones en el Aeropuerto deberá ser previamente aprobada por CORPAC S.A. y en caso de que esta afecte los Servicios de Aeronavegación, deberá cesar de inmediato sus emisiones.

- ix) Solamente CORPAC S.A. podrá instalar y operar antenas de radio comunicaciones, y sus correspondientes mástiles, sobre la Torre de Control y en la azotea del décimo piso del Edificio Terminal, salvo excepciones, cuya necesidad debe ser sustentada por el usuario mediante estudios técnicos y ser previamente aprobados por CORPAC S.A.
- x) Los ambientes inferiores del módulo de la Torre de Control y los ambientes ubicados en el décimo piso del Edificio Central del Aeropuerto quedan para uso exclusivo de CORPAC S.A. Estos ambientes son y serán utilizados por CORPAC S.A. para instalar los equipos de radio comunicaciones aeronáuticas del Aeropuerto (servicio de Torre de Control y aproximación) y de equipos de reserva de la Torre de Control, así como para otros afines al servicio que brinda CORPAC S.A.
- xi) El Concesionario, así como cualquier tercero que éste permita ingresar a las zonas de pista, calles de rodajes, etc., deberá adecuar los vehículos que utilice en dichas áreas. Dicha adecuación debe ser conforme a los sistemas de comunicación utilizados por la Torre de Control, de manera tal que todos los vehículos autorizados para circular en las plataformas y áreas de maniobras, requieren contar con un equipo de radio para comunicarse con la Torre de Control en la frecuencia 121.9 Control de Superficie y, de este modo, mantener ordenado el movimiento de dichos vehículos.
En tal sentido, siendo la Torre de Control el departamento competente, todo vehículo deberá actuar conforme a las órdenes por ella emitidas.
- xii) El Concesionario deberá diseñar un programa de revisión constante y limpieza de la pista y calles de rodaje, de tal manera de asegurar la seguridad correspondiente. Así mismo deberá permitir que personal de CORPAC S.A. realice dicho recorrido, en el vehículo que el Concesionario designe, a fin que este funcionario revise las luces correspondientes y además fiscalice la revisión y limpieza de la pista.
- xiii) El Concesionario deberá indicarle a su personal de seguridad, al de salvamento y extinción de incendios, al de traslado de aeronaves inutilizadas, al de medición de características de rozamiento y al de servicio de dirección de plataforma, que tienen la obligación inmediata de actuar a solo requerimiento del personal de la Torre de Control. En tal sentido, todo este personal deberá contar con equipos de comunicación en la frecuencia 121.9.
- xiv) En el caso que por motivos de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria o accidentes bajo responsabilidad del Concesionario, se afecten o destruyan equipos y/o cableados de los sistemas de aeronavegación, el Concesionario queda obligado a asumir todos los costos que la reparación de dichos daños generen.

2.2. CORPAC S.A. - Centro de Entrenamiento Aeronáutico (CEA).

El Centro de Entrenamiento Aeronáutico, en adelante CEA, se dedica a la formación, especialización y capacitación del personal aeronáutico, además de otras funciones.

2.2.1. Acceso de personal de CORPAC S.A. al CEA.

- i) Se deberá permitir el libre acceso, tanto peatonal como vehicular, del personal de CORPAC S.A. al CEA y a sus instalaciones. Las instalaciones actualmente se encuentran ubicadas en la zona sur del Aeropuerto (Apéndice 2d del Anexo 1).
- ii) Se deberá permitir el libre estacionamiento, sin pago alguno, de los vehículos en el frontis y lados de la edificación del CEA. En tal sentido, el Concesionario deberá mantener dichos espacios libres.
- iii) Así mismo se les deberá permitir el ingreso al Piso 10, azotea y Torre de Control, los que se encuentran ubicados en el Edificio Central.

2.2.2. Responsabilidades.

El CEA tiene las siguientes responsabilidades:

- i) Elaborar el Plan de Formación y Capacitación Técnica Aeronáutica, conforme a las necesidades de CORPAC S.A., evaluando sus resultados.
- ii) Coordinar con las áreas técnico – operacionales el diagnóstico de las necesidades de capacitación especializada, acorde con los requisitos que exija el cargo y los cambios tecnológicos.
- iii) Desarrollar cursos básicos de actualización y/o reentrenamiento para la obtención de la habilitación del personal de control de tránsito aéreo, en concordancia con la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento.
- iv) Evaluar el rendimiento académico del personal técnico – operacional que participa en los cursos de capacitación y entrenamiento.
- v) Efectuar las acciones necesarias ante instituciones nacionales e internacionales, para la obtención de becas, que posibilite la participación del personal de las áreas técnico – operacionales.
- vi) Mantener contacto permanente con instituciones nacionales e internacionales relacionadas con la capacitación del personal técnico – operacional de CORPAC S.A.
- vii) Otras responsabilidades propias de su competencia que le asigne la Gerencia General de CORPAC S.A.
- viii) En coordinación con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, desarrollar diversos eventos internacionales en el auditorio central del CEA, en los cuales participan representantes de los países de Sudamérica y el Caribe.

2.2.3. Requerimientos y Prohibiciones.

- i) El Concesionario deberá permitir el ingreso, peatonal o vehicular, de las personas de nacionalidad peruana y extranjera que participen de cualquier evento y/o curso llevado a cabo en las instalaciones del CEA. En tal sentido, el Director de dicho Centro y/o el Gerente General de CORPAC S.A. cursará el correspondiente oficio al Concesionario poniendo en su conocimiento la realización del evento y/o curso y los participantes.
Lo indicado en el párrafo inmediato anterior se hace extensivo al caso de los estudiantes regulares del CEA.
- ii) El Concesionario, autorizará el ingreso, peatonal o vehicular de los visitantes del CEA. En tal sentido, bastará la comunicación del Director del CEA al Concesionario.

2.3. CORPAC S.A. - Gerencia de Informática.

2.3.1 Acceso de personal de la Gerencia de Informática.

- i) El Concesionario deberá proveer las identificaciones de acceso al personal de Informática que les faculte a ingresar a todos los pisos que queden en poder de CORPAC S.A. en el Edificio Central y/o otras instalaciones, que se encuentren en forma general bajo el control del Concesionario.
- ii) El Concesionario, además de lo expuesto, permitirá el ingreso a todas las instalaciones en donde existen conexiones de la red de datos, para realizar tareas de instalación y mantenimiento de equipos de comunicación, servidores y cableado.

2.3.2. Requerimientos y Prohibiciones.

- i) El Concesionario deberá permitir a CORPAC S.A. la instalación de equipos en cualquier área del Aeropuerto, para lo cual se entregará en uso gratuito los espacios correspondientes y los derechos de acceso y uso necesarios para la instalación de los cableados correspondientes.
- ii) El Concesionario deberá comunicar toda remodelación, construcción o cualquier tipo de actividad, que tenga o pueda tener efectos sobre los equipos y/o sistemas de cableado. En tal sentido, queda obligado, en caso sea necesario, a reubicar dichos equipos y/o cableados en iguales o mejores condiciones. Toda reubicación debe ser realizada en la brevedad posible, siendo obligación del Concesionario que dichos cambios no disturben el funcionamiento de los sistemas informáticos.
- iii) En el caso que, por motivos de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria o accidentes bajo responsabilidad del Concesionario, se afecten o destruyan equipos y/o cableados de los sistemas de aeronavegación, el Concesionario queda obligado a asumir todos los costos que la reparación de los daños generen.

~~2.4. CORPAC S.A. - Oficina de Protocolo.~~

~~El Concesionario deberá brindar las atenciones protocolares que correspondan a aquellas personas que CORPAC S.A. le indique. Para lo cual permitirá que personal de CORPAC S.A. ingrese a las instalaciones que para estos fines tenga en el Aeropuerto.~~

~~Las atenciones protocolares deberán de estar de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 2 del Anexo 3.”~~

- **Modificación: Eliminación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

ANEXO 10
ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN
FUNCIONES EN EL AEROPUERTO

Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales:

“1. Ministerio Público.

Organismo autónomo del Estado cuyas funciones son la prevención del delito, la defensa de la legalidad, los derechos ciudadanos y los intereses públicos. Dentro de las instalaciones del Aeropuerto, esta entidad debe contar con una oficina de dicho organismo especializada en delitos de tráfico ilícito de drogas.

Ocupa actualmente un área administrativa de **25 m²**, dentro del Terminal Principal, ubicada en el lado izquierdo de la Mezzanine.

Su personal, deberá contar con la debida autorización de ingreso a las siguientes áreas:

- Hall Principal.
- A las áreas de acceso restringido cuando se necesite su intervención”.
- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“2. 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.

Deberá contar con dos locales de aproximadamente **115.42 m² y 25.00 m²**, respectivamente, ubicados en la zona de control de salida de pasajeros y la otra junto al pasaje de llegada de pasajeros. Además de éstas cuenta con una oficina en la zona pública del terminal para trámites de revalidación de pasaportes de 35.00 m² y espacio de estacionamiento para 12 automóviles.

Asimismo deberá contar con mostradores de control de salida y mostradores de control de llegada de pasajeros dentro del Espigón Internacional. El número de dichos mostradores deberá estar acorde con el movimiento de pasajeros, de forma tal que no cree acumulación de pasajeros.

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) no estando permitido su ingreso a las salas de embarque”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

3. PROMPERU.

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.

Dicha entidad deberá contar con espacios de aproximadamente 15 m² dentro del Hall Principal del terminal, en las zonas de llegada nacional e internacional, a fin de contar con mostradores, módulos u oficinas, tanto para información, como para la difusión y venta de artesanía peruana.

4. INDECOPI

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.

Dicha entidad deberá contar con espacios de aproximadamente 15 m² dentro del Hall Principal del terminal, en las zonas de llegada nacional e internacional, a fin de contar con mostradores, módulos u oficinas.

El personal de estas entidades no requiere autorización de acceso a zonas restringidas.

“5. ADUANAS.

Organismo encargado de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

Deberá contar con un área administrativa de aproximadamente 174.00 m², dentro del Terminal Principal (en la sala de llegadas de pasajeros de vuelos internacionales) y un módulo en la Sala de Entrega de Equipaje del Espigón Nacional. Asimismo deberá contar con mostradores para el control de pasajeros y sus equipajes facturados del sector de llegada de pasajeros internacionales y nacionales donde su personal puede desarrollar sus funciones.

Adicionalmente, deberá contar con mostradores de control en la zona de llegada de vuelos nacionales habilitados para temporada alta de vuelos internacionales.

Deberá contar con un área de oficinas de aproximadamente 20.00 m² en el Hall Principal del Terminal, un área de oficina en la Rampa Norte de aproximadamente 7.00 m², dos áreas de oficinas en la Rampa Sur de aproximadamente 10.00 m² cada una, un área de oficina de aproximadamente 53.00 m² en la Rampa de Zona Internacional y espacio de estacionamiento para 15 automóviles.

Adicionalmente dos módulos para atención a los contribuyentes en el Aeropuerto en la zona de control de pasajeros de llegada y salida internacionales, de aproximadamente 6.8 m² cada una.

Las áreas mayores a 145.66 m² y los estacionamientos que excedan de 4, serán puestas a disposición por el Concesionario dentro del plazo comprendido entre diciembre de 2004 y julio de 2005.

Su personal 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 y plataforma). Su personal está terminantemente

prohibido de ingresar a la zona de salas de embarque de pasajeros y zona de tiendas libres (Duty Free)".

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

"6. 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, deberá contar con dos oficinas en cada una de las zonas de llegada de pasajeros, tanto nacionales como internacionales (salones de reclamo de equipajes), con áreas de 9.55 m² y 9.26 m², respectivamente.

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 zona de tiendas libres (Duty Free)".

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

"7. Dirección Nacional Contra el Tráfico de Drogas - DINANDRO.

Dirección de la Policía Nacional del Perú, encargada de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Deberá contar con un área de 86 m² para la implementación de oficinas administrativas y espacio de estacionamiento para 2 automóviles.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso en todas las áreas de movimiento de pasajeros y carga".

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

"8. Requisitorias.

Dirección de la Policía Nacional, dependiente de la Policía Judicial, encargada de verificar la situación jurídica de los pasajeros tales como órdenes de captura, impedimentos de salida, entre otros. Deberá contar con dos áreas, ubicadas una junto a la otra en la zona de control de salida de pasajeros internacionales con un área total entre las dos de aproximadamente 38.76 m². Asimismo deberá contar con un mostrador ubicado en las zonas de ingreso a las salas de embarque de vuelos nacionales.

Su personal deberá contar con autorización de ingreso a las siguientes áreas :

- Sala de Ingreso al Espigón Nacional
- Sala de Ingreso al Espigón Internacional"

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

9. Policía Fiscal.

Dirección de la Policía Nacional del Perú, encargado de prevenir y combatir los delitos de contrabando, aduaneros y de aquellos que involucran los bienes considerados patrimonio nacional.

Esta entidad deberá contar con un área administrativa de 20 m², no requiriendo acceso a las zonas de seguridad restringida. Su acceso a las áreas restringidas solo deberá autorizarse cuando se necesite su intervención.

10. División de la Policía Nacional del Perú (PNP), Comisaría Aeropuerto.

Dependencia de la Policía Nacional destacada en el Aeropuerto en la cual se agrupa adicionalmente la Comisaria correspondiente al Aeropuerto. Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.

Deberá contar con un local acondicionado cerca al ingreso a plataforma de vuelos internacionales del Aeropuerto.

11. Policía Nacional del Perú, Departamento de Relaciones Públicas.

Deberá contar con un local que será destinado para oficina administrativas, ubicada dentro de la zona asignada a la División de la Policía Nacional del Perú. Su personal no requiere de autorización para ingresar a alguna zona de acceso restringido.

- “12. Unidad de Desactivación de Explosivos - UDEX.

Unidad especializada de la Policía Nacional del Perú entrenada para detectar, aislar y desactivar artefactos explosivos y otros bultos sospechosos que puedan contener algún explosivo.

Deberá contar con un área de aproximadamente 237.15 m² cercana al ingreso a plataforma de vuelos nacionales del Aeropuerto

Adicionalmente, deberá contar con espacio de estacionamiento para 5 automóviles”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

- “13. Servicio de Sanidad Aérea Internacional de la Dirección General de Salud del Ministerio de Salud.

Organismo que controla y supervisa las condiciones de los servicios que se prestan a los pasajeros en las aeronaves, el cual comprende la protección de los alimentos, calidad del agua para consumo humano, evaluación de aguas residuales, manejo de residuos sólidos y control de insectos y vectores; supervisa el ingreso y salida de personas del país, a efectos de controlar los riesgos producidos por enfermedades transmisibles; presta servicios de atención médica a las personas que ingresan, salen o están en tránsito en el país; entre otros.

Deberá contar con un área de aproximadamente 159.73 m², dentro del Terminal Aéreo.

Su personal deberá contar, previa coordinación, con la debida autorización de ingreso a todas las áreas”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

- “14. Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

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 supervisar la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.

Deberá contar con un área de aproximadamente **43.19 m²**, destinado a oficinas administrativas.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso a todas las zonas, de seguridad restringida, relacionadas a las operaciones del Aeropuerto”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“15. 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.

Deberá contar con un área de aproximadamente **202 m²**, destinado a oficinas.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso a todas las zonas concesionadas, sin restricción alguna”.

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“16. **Policía de Extranjería.**

Organismo policial conformado por la División de Extranjería encargado de asegurar el debido cumplimiento de la Ley de Extranjería.

Deberá contar un área de oficina de aproximadamente 7.50 m² en la zona de control de salida de pasajeros internacionales”.

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

“17. **Instituto Nacional de Cultura – INC.**

Organismo nacional dedicado a la difusión de la cultura. Entre sus múltiples funciones, se dedica a la protección de los bienes muebles e inmuebles del país.

Deberá contar con un módulo de aproximadamente 6.40 m² en el espigón internacional”.

- **Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

ANEXO 11
ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO

1. Antecedentes.
El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6' 892, 189. 307 m², de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).

- “2. De la Responsabilidad del Estado Peruano

El Estado Peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto dentro del plazo máximo **establecido en el numeral 5.23 del Contrato, y debidamente saneados**”.

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

3. De la Obligación del Concesionario.
Efectuada la entrega al Concesionario de los terrenos a que se refiere este Anexo, éste estará obligado a iniciar las respectivas obras conforme a lo estipulado en su propuesta técnica contenida en el Anexo 6 del presente contrato.

ANEXO 11
APENDICE 1
MEMORIA DESCRIPTIVA
AREA DESTINADA A LA AMPLIACIÓN, DESARROLLO Y MEJORA DE LA
INFRAESTRUCTURA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHAVEZ”

1. Ubicación
El terreno destinado a la ampliación y modernización del Aeropuerto se ubica en los Ex Fundos, Bocanegra, San Agustín y La Taboada, del Valle del Río Rimac, en la Provincia Constitucional del Callao, cuyo Punto de Referencia es : 12° 01' 18.4" Latitud Sur y 77° 06' 51.6" Longitud Oeste, según el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84.
2. Linderos y Medidas Perimétricas
2.1 **LOTE “A”**
Por el NORTE :
 - **Partiendo del Vértice 35, entre el límite de la Guarnición Aérea del Callao y la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 059. 2340 y E = 269,723. 2900 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 212. 380 m., paralelo a la Av. Elmer Faucett, hasta encontrar el vértice 34.**
 - **Partiendo del Vértice 34, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 249. 6670 y E = 269,629. 2660 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 90.198 m., hasta encontrar el vértice 33**
 - **Partiendo del Vértice 33, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 330.3429 y E = 269, 588.9298 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 130.728 m., hasta encontrar el vértice 32**
 - **Partiendo del Vértice 32, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 271.6990 y E = 269, 472.0940 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 115.333 m., hasta encontrar el vértice 31**
 - **Partiendo del Vértice 31, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 303.0280 y E = 269, 362.8090 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 335.494 m., hasta encontrar el vértice 30**
 - **Partiendo del Vértice 30, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 409.6650 y E = 269, 044.7130 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 207.641 m., hasta encontrar el vértice 29**
 - **Partiendo del Vértice 29, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 488.2312 y E = 268,852.5098 se continúa en línea recta en dirección NE a una distancia de 200.0738 m., hasta encontrar el vértice A7 .**
 - **Partiendo del Vértice A7, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 661.7734 y E = 268, 952.0721 se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 315.6752 m., hasta encontrar el vértice A6.**
 - **Partiendo del Vértice A6, siempre paralelo a la Av. Elmer Faucett con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 771.8235 y E = 268, 656. 2008 se continúa en línea recta en dirección SW a una distancia de 224.3810 m., hasta encontrar el vértice A5**
 - **Partiendo del Vértice A5, linderando con propiedades agrícolas de terceros con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 644.4345 y E = 268, 471.4879 se**

-
- continúa en línea recta en dirección S a una distancia de 480.84 m., hasta encontrar el vértice 19
- **Partiendo del vértice 19, en perpendicular a la Av. Nestor Gambetta con** Coordenadas UTM WGS 84 : N = 8' 672, 166. 4590 y E = 268, 419. 1033 **se continúa en línea recta en dirección W por la Av. Los Ferroles a una distancia de 468.459 m., hasta encontrar el vértice 18, entre la Av. Centenario y la Calle Los Ferroles.**
 - **Partiendo del vértice 18, con** Coordenadas UTM WGS 84 : N = 8' 672, 256. 9540 y E = 267, 959. 4881, **se continúa en línea recta en dirección W por la Av. Los Ferroles a una distancia de 291.933 m., hasta encontrar el vértice 17**
 - **Partiendo del vértice 17, con** Coordenadas UTM WGS 84 : N = 8' 672, 316. 3475 y E = 267, 673. 6411, **se continúa en línea recta en dirección W por la Av. Los Ferroles a una distancia de 136.10 m., hasta encontrar el vértice A4**
Por el OESTE :
 - **Partiendo del vértice A4, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 340.7541 y E = 267, 539.7514, **se continúa en línea recta en dirección SW en una zona inundable a una distancia de 542.7657 m., hasta encontrar el vértice A3**
 - **Partiendo del vértice A3, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 806.3531 y E = 267, 444.8294, **se continúa en línea recta en dirección SE por propiedades de terceros a una distancia de 120.8338 m., hasta encontrar el vértice A2**
 - **Partiendo del vértice A2, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 685.7271 y E = 267, 437. 7454, **se continúa en línea recta en dirección SE por los aguajales a una distancia de 94.4770 m., hasta encontrar el vértice A1 que se encuentra cerca de un camino del AA.HH. " Daniel Alcides Carrión "**.
 - **Partiendo del vértice A1, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 591.5951 y E = 267, 445.8124, **se continúa en línea recta en dirección SE atravesando el AA.HH. " Daniel Alcides Carrión " a una distancia de 166.6041 m., hasta encontrar el vértice Z.**
 - **Partiendo del vértice Z, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 430. 6101 y E = 267, 488.7164, **se continúa en línea recta en dirección SE a una distancia de 98.7474 m., hasta encontrar el vértice Y, que se encuentra en una calle del AA.HH. antes mencionado.**
 - **Partiendo del vértice Y, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 340.5711 y E = 267, 530.9424, **se continúa en línea recta en dirección SE atravesando unos establos, a una distancia de 128.0531 m., hasta encontrar el vértice X.**
 - **Partiendo del vértice X, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 233.8171 y E = 267, 601.6614, **se continúa en línea recta en dirección SE , a una distancia de 195.7899 m., hasta encontrar el vértice W.**
 - **Partiendo del vértice W, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 057.2301 y E = 267, 686.2234, **se continúa en línea recta en dirección SE paralelo a la Av. Nestor Gambetta y atravesando propiedad de terceros a una distancia de 389.5316 m., hasta encontrar el vértice V2.**
 - **Partiendo del vértice V2, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 744.4691 y E = 267, 918.4204, **se continúa en línea recta en dirección SE , a una distancia de 132.2124 m., hasta encontrar el vértice V1.**
 - **Partiendo del vértice V1, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 641.3051 y E = 268, 001. 1084, **se continúa en línea recta en dirección SE , a una distancia de 93.3256 m., hasta encontrar el vértice V.**
 - **Partiendo del vértice V, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 564. 3441 y E = 268, 053. 8974, **se continúa en línea recta en dirección SE , a una distancia de 41.9580 m., hasta encontrar el vértice U.**
 - **Partiendo del vértice U, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 529. 7501 y E = 268, 077. 6404, **se continúa en línea recta en dirección SE , a una distancia de 99.6205 m., hasta encontrar el vértice T.**
-

-
- **Partiendo del vértice T, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 441. 8421 y E = 268, 125. 0523, **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 209.1715 m., **hasta encontrar el vértice S**
 - **Partiendo del vértice S, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 259. 0491 y E = 268, 226. 1894 , **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 172.8784 m., **hasta encontrar el vértice R.**
 - **Partiendo del vértice R, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 090. 4401 y E = 268, 264. 3724, **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 110.7549 m., **hasta encontrar el vértice Q.**
 - **Partiendo del vértice Q, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 041. 9051 y E = 268, 363. 9264, **se continúa en línea recta en dirección S** , a una distancia de 33.8063 m., **hasta encontrar el vértice P.**
 - **Partiendo del vértice P, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 011. 0776 y E = 268, 369, 5874, **se continúa en línea recta en dirección SW** a una distancia de 109.1053 m., **hasta encontrar el vértice O.**
 - **Partiendo del vértice O, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 921. 1921 y E = 268, 304. 2574 , **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 210.0968 m., **hasta encontrar el vértice N.**
 - **Partiendo del vértice N, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 719. 0164 y E = 268, 353. 6884, **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 121.7846 m., **hasta encontrar el vértice M.**
 - **Partiendo del vértice M, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 597. 8661 y E = 268, 378. 9914, **se continúa en línea recta en dirección SE** , a una distancia de 50.2496 m., **hasta encontrar el vértice L.**
 - **Partiendo del vértice L, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 550. 2725 y E = 268, 388. 5764, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 96.8955 m., **hasta encontrar el vértice K.**
 - **Partiendo del vértice K, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 452. 9481 y E = 268, 404. 4224, **se continúa en línea recta en dirección S** , a una distancia de 79.7843 m., **hasta encontrar el vértice J.**
 - **Partiendo del vértice J, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 373. 6441 y E = 268, 413. 1634, **se continúa en línea recta en dirección S** a una distancia de 131.6414 m., **hasta encontrar el vértice I.**
 - **Partiendo del vértice I, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 244. 4924 y E = 268, 423. 2424, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 88.7774 m., **hasta encontrar el vértice H.**
 - **Partiendo del vértice H, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 153. 6161 y E = 268, 424.1274, **se continúa en línea recta en dirección S** , a una distancia de 135.2453 m., **hasta encontrar el vértice G.**
 - **Partiendo del vértice G, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 018. 3821 y E = 268, 422. 3764, **se continúa en línea recta en dirección S** a una distancia de 109.4066 m., **hasta encontrar el vértice F.**
 - **Partiendo del vértice F, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 909. 0821 y E = 268, 427. 2054, **se continúa en línea recta en dirección S** a una distancia de 95.9740 m., **hasta encontrar el vértice E.**
 - **Partiendo del vértice E, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 813. 2641 y E = 268, 432. 6744, **se continúa en línea recta en dirección S** a una distancia de 78.2556 m., **hasta encontrar el vértice D.**
 - **Partiendo del vértice D, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 735. 0851 y E = 268, 436. 1364, **se continúa en línea recta en dirección S** , a una distancia de 91.2538 m., **hasta encontrar el vértice C.**
 - **Partiendo del vértice C, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 644. 1591 y E = 268, 443. 8644, **se continúa en línea recta en dirección SW** a una distancia de 121.4590 m., **hasta encontrar el vértice B.**

-
- **Partiendo del vértice B, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 596. 0781 y E = 268, 555. 4014, **se continúa en línea recta en dirección S** , a una distancia de 126.6992 m., **hasta encontrar el vértice A.**

Por el SUR :

- **Partiendo del vértice A, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 469. 3789 y E = 268, 555. 4014, **se continúa en línea recta en dirección SW** a una distancia de 184.48 m., **hasta encontrar el vértice 8C.**
- **Partiendo del vértice 8 C, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 400. 3144 y E = 268, 726. 4672, **se continúa en línea curva en dirección SE** a una distancia de 202.480 m., **hasta encontrar el vértice 8 B, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 8 B, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 324. 8304 y E = 268, 914. 3510, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 119.061 m., **hasta encontrar el vértice 8 A, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 8 A, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 292. 7470 y E = 269, 029. 0077, **se continúa en línea curva en dirección SE** a una distancia de 205.221 m., **hasta encontrar el vértice 8, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 8, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 251. 4226 y E = 269, 230. 0248, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 209.531 m., **hasta encontrar el vértice 7 A, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 7 A, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 230. 3588 y E = 269, 438. 4940, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 84.251 m., **hasta encontrar el vértice 7, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 7, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 222. 1079 y E = 269, 522. 3399, **se continúa en línea curva en dirección SE** a una distancia de 147.348 m., **hasta encontrar el vértice 6, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 6, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 202. 6345 y E = 269, 668. 3954, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 91.671 m., **hasta encontrar el vértice 5, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 5, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 184. 0945 y E = 269, 758. 1725, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 543.456 m., **hasta encontrar el vértice 4 B, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 4 B, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 053. 3779 y E = 270, 285. 6737, **se continúa en línea recta en dirección SE** a una distancia de 98.090 m., **hasta encontrar el vértice 4 A, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 4 A, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 035. 4465 y E = 270, 382. 1110, **se continúa en línea recta en dirección E** a una distancia de 99.301 m., **hasta encontrar el vértice 4, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 4, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 030. 3701 y E = 270, 481. 2822, **se continúa en línea recta en dirección NE** a una distancia de 489.827 m., **hasta encontrar el vértice 3, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.**
- **Partiendo del vértice 3, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 082. 7264 y E = 270, 968. 3029, **se continúa en línea recta en dirección NE** a una

distancia de 80. 012 m., hasta encontrar el vértice 2, a un lado del camino carrozable que va paralelo y al borde del Río Rimac.

Por el ESTE :

- **Partiendo del vértice 2, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 110. 4812 y E = 271, 043. 3463, **se continúa en línea recta en dirección N a una distancia de 61.969 m., hasta encontrar el vértice 2 A, a un lado del camino carrozable por un aglomerado de rancherías precarias.**
- **Partiendo del vértice 2A, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 172. 2455 y E = 271, 038. 3137, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 111.186 m., hasta encontrar el vértice 2 B, que se encuentra en el vértice del cerco levantado por la Marina de Guerra del Perú.**
- **Partiendo del vértice 2B, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 280. 9413 y E = 271, 014. 9161, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 50.182 m., hasta encontrar el vértice 1, que se encuentra en la intersección del vértice del cerco levantado por la Marina de Guerra del Perú y el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 1, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 326. 6165 y E = 270, 994. 1315, **se continúa en línea recta en dirección W a una distancia de 210.368 m., hasta encontrar el vértice 51, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 51, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 290. 5011 y E = 270, 786.8867, **se continúa en línea recta en dirección SW a una distancia de 71.247 m., hasta encontrar el vértice 50, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 50, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 250. 2181 y E = 270, 728. 1204, **se continúa en línea recta en dirección SW a una distancia de 53.833 m., hasta encontrar el vértice 49, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 49, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 234. 2645 y E = 270, 676. 7058, **se continúa en línea recta en dirección W a una distancia de 40.472 m., hasta encontrar el vértice 48, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 48, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 227. 2492 y E = 270, 636. 8459, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 54.172 m., hasta encontrar el vértice 47, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 47, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 232. 4888 y E = 270, 582. 9282, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 115.654 m., hasta encontrar el vértice 46, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 46, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 668, 339. 3336 y E = 270, 538. 6573, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 1,481.030 m., hasta encontrar el vértice 45, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 45, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 669, 663. 9989 y E = 269, 876. 3049, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 1,344.127 m., hasta encontrar el vértice 44, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 44, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 670, 868. 2341 y E = 269, 279. 2330, **se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 759.110 m., hasta encontrar el vértice 43, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.**
- **Partiendo del vértice 43, con** Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 549.9957 y E = 268, 945. 3931, **se continúa en línea recta en dirección SW a una**

-
- distancia de 100.716 m., hasta encontrar el vértice 42, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.
- Partiendo del vértice 42, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 505.3310 y E = 268, 855.1220, se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 199.686 m., hasta encontrar el vértice 41, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.
 - Partiendo del vértice 41, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 684.3768 y E = 268, 766.7073, se continúa en línea recta en dirección NE a una distancia de 99.846 m., hasta encontrar el vértice 40, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.
 - Partiendo del vértice 40, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 727.5642 y E = 268, 856.7299, se continúa en línea recta en dirección NW a una distancia de 209.042 m., hasta encontrar el vértice 39, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.
 - Partiendo del vértice 39, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 914.3930 y E = 268, 762.9567, se continúa en línea recta en dirección NE a una distancia de 409.129 m., hasta encontrar el vértice 38, que se encuentra en el cerco levantado por CORPAC S.A.
 - Partiendo del vértice 38, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 672, 097.8935 y E = 269, 128.6258, se continúa en línea recta en dirección SE a una distancia de 298.644 m., hasta encontrar el vértice 37, que se encuentra en la intersección del cerco levantado por CORPAC S.A. y el cerco del Grupo Aéreo N° 8 de la Fuerza Aérea del Perú.
 - Partiendo del vértice 37, con Coordenadas UTM WGS 84 N = 8' 671, 830.4157 y E = 269, 261.4553, se continúa en línea recta en dirección NE a una distancia de 515.412 m., hasta encontrar el vértice 35, que se encuentra en la intersección del cerco levantado por el Grupo Aéreo N° 8 de la Fuerza Aérea del Perú y la Av. Faucett

2.2 LOTE "B"

Por el frente colinda con la calle interior denominada CORPAC de propiedad de CORPAC S.A., partiendo del vértice "C" con coordenadas **UTM WGS 84 : N = 8'670,390.03 y E = 270,353.85** en línea recta con una distancia de 152.00 m. hasta encontrar el vértice B, con **coordenadas UTM WGS 84 : N = 8'670,526.22 y E = 270,286.35.**

Por la derecha colinda con terrenos de propiedad de CORPAC S.A. donde se halla la Aviación del Ejército, partiendo del vértice B en línea recta a una distancia de 183.71 m. hasta encontrar el vértice A con coordenadas **UTM WGS 84 : N = 8'670,444.64 y E = 270,121.75.**

Por la izquierda colinda con terrenos de propiedad de CORPAC S.A., partiendo del vértice C en línea recta a una distancia de 183.71 m. hasta hallar el vértice D, con coordenadas **UTM WGS 84 : N= 8'670,308.59 y E = 270,188.93.**

Por el fondo colinda con la pista de aterrizaje de propiedad de CORPAC S.A., partiendo del vértice D en línea recta a una distancia de 152.00 m. hasta hallar el vértice A, con coordenadas UTM WGS 84 anteriormente referidos.

3. PERIMETROS:

3.1 PERIMETRO LOTE "A" :

El perímetro aquí descrito es de **16, 225. 996 metros lineales. (DIECISEIS MIL DOSCIENTOS VEINTICINCO PUNTO NOVECIENTOS NOVENTISEIS METROS LINEALES)**

3.2 PERIMETRO LOTE "B" :

El perímetro del Lote "B" es de **671. 420 metros lineales.** (**SEISCIENTOS SETENTIUN PUNTO CUATROCIENTOS VEINTE METROS LINEALES**).

4. AREAS :

4.1 AREA LOTE "A" :

El Area de terreno aquí descrito es de **6' 864, 265. 388 m²** (**SEIS MILLONES OCHOCIENTOS SESENTICUATRO MIL DOSCIENTOS SESENTICINCO PUNTO TRESCIENTOS OCHENTIOCHO METROS CUADRADOS**)

4.2 AREA LOTE "B" :

El Area de terreno aquí descrito es de **27,923.92 m²** (**VEINTISIETE MIL NOVECIENTOS VEINTITRES PUNTO NOVEINTIDOS METROS CUADRADOS**)

4.3 AREA TOTAL :

El área total a *entregarse* es de: **6' 892, 189. 308 m²** (**SEIS MILLONES OCHOCIENTOS NOVEINTIDOS MIL CIENTO OCHENTINUEVE PUNTO TRESCIENTOS OCHO METROS CUADRADOS**)

5. DECLARACION PERICIAL :

Las coordenadas UTM del Nuevo Orden Geodésico Mundial de validez universal fueron levantadas con GPS Geodésicos de doble frecuencia TRIMBLE 4800 y la Cartografía Digital WGS 84 por el Instituto Geográfico Nacional.

Forma parte de la presente Memoria Descriptiva el Plano Perimétrico del área requerida para la ampliación y desarrollo del Aeropuerto Internacional " JORGE CHAVEZ " (SPIM – WGS 84 – 01).

La presente Memoria Descriptiva adecua la Resolución Directoral 018 –96-MTC/15.12 que fue elaborada basados en el DATUM PSAD 56 y con métodos mecánicos, al Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84 de validez universal, mediante métodos analíticos; por lo tanto, la diferencia existente entre un sistema y el otro es debido a estos factores, pero que están dentro de la tolerancia permitida por la Superintendencia de Bienes Nacionales, CONATA y el Reglamento de los Registros Públicos (de 2% a 2.5% para áreas y 0.5% a 0.8% para el perímetro).

El uso y manejo de estas coordenadas por ser exactas en posición, deben ser de uso RESTRINGID

ANEXO 14
REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS

1. Requisitos Técnicos Mínimos

1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Para efectos del diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Bienes de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir con los “Requisitos Técnicos Mínimos” (RTM), establecidos en el presente anexo así como con lo estipulado en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, según sea modificado periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario.

1.2. Generalidades

Terrenos e Instalaciones: Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los requisitos de capacidad de los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos.

Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA).

1.3. Capacidad de Operación Anual

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Inicial: 7.2 millones de pasajeros anuales.

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 20. Sin embargo, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo.

1.4. **Reglamentos y Normas de Calidad**

Para el cumplimiento de los RTM se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:

Para temas aeroportuarios: Sección 3.0 - Definición de las Normas Mínimas Operacionales Aeroportuarias.

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 referirse 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 normas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

Reglamentos y Normas de Calidad

Aplicación

AA :The Aluminum Association

Normas de aluminio – EE.UU.

AAMA	:American Architectural Manufactures'	Assoc.Normas	de
acabados de edificios – EE.UU.			
AASHTO	:American Association of State Highway and	Normas	de puentes y
carreteras – EE.UU.			
ACI	:American Concrete Institute	Normas de concreto	– EE.UU.
AFNOR	:Association Francaise de Normation	Normas	generales de
construcción - Francia			
AHMA	:American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería	–
EE.UU.			
AI	:Asphalt Institute	Normas de asfalto	– EE.UU.
AISC	:American Institute of Steel Construction	Normas de estructuras de acero	–
EE.UU.			
AISI	:American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro	– EE.UU
AITC	:American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural	–
EE.UU.			
ANSI	:American National Standards Institute	Normas	generales de
construcción – EE.UU.			
APA	:American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar	
(triplay) – EE.UU.			
ASME	:American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos	–
EE.UU.			
ASTM	:American Society for Testing Material	Normas de pruebas de	
materiales – EE.UU.			
ATI	:American Tile Institute	Normas pisos cerámicos / paredes	
de azulejos - EE.UU.			
AWS	:American Welding Society	Normas de soldadura	– EE.UU.
BIA	:Brick Institute of America	Normas de ladrillo	– EE.UU.
BSI	:British Standards Institution	Normas generales de construcción	
– Inglaterra			
CEN	:Código Nacional de Electricidad del Perú	Normas	de sistemas de
electricidad - Perú			
CSA	:Canadian Standards Association	Normas generales de construcción	
- Cánada			
DHI	:Door and Hardware Institute	Normas generales de puertas y	
cerrajerías – EE.UU.			
DIN	:Deutsche Institute fur Normung	Normas generales de construcción	
- Alemania			
EN	:European Norms	Normas	generales de
construcción - Europa			
GA	:Gypsum Association	Normas de yeso	– EE.UU.
IEC	:International Electrotechnical Commission	Normas	generales internac. de
sistema de electricidad			
IEEE	:Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas	de sist. de
electricidad y electrónica EE.UU.			
ISO	:International Organization for Standardization	Normas	generales
internacionales de control de calidad			
NAAMM	:National Association of Architectural Metal	Normas	de metales
arquitectónicos- EE.UU.			
NACE	:National Association of Corrosion Engineers	Normas de control de	
corrosión - EE.UU.			
NBC	:National Building Code	Código nacional de construcción	–
EE.UU.			
NBS	:National Bureau of Standards	Normas generales de construcción	
- EE.UU.			

NFPA	:National Fire Protection Association	Normas de construcción
contra incendios – EE.UU.		
NTCA	:Normas Técnicas de Concreto Armado del Perú	Normas de construcción de
concreto armado - Perú		
NTDSR	:Normas Técnicas de Diseño Sismo Resistente del Perú	Normas de diseño
sismo resistente – Perú		
PCA	:Portland Cement Association	Normas de cemento –
EE.UU.		
PCI	:Prestressed Concrete Institute	Normas de concreto pretensado –
EE.UU.		
RNC	:Reglamento Nacional de Construcciones del Perú	Reglamento de
construcción – Perú		
UBC	:Uniform Building Code	Normas de construcción - EE.UU.
UL	:Underwriters' Laboratories, Inc.	Normas de pruebas de productos
– EE.UU.		
UNI	:Unificazione Norme Italiane	Normas generales de construcción
- Italia		
UPC	:Uniform Plumbing Code	Normas de sistemas de plomería
– EE.UU.		
USMIL	:U.S. Military Standards Documents	Normas generales de construcción
– EE.UU.		

1.5 Requisitos de Calidad

La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todos los edificios del Aeropuerto deberá asegurar:

- operación ininterrumpida
- durabilidad
- mantenimiento fácil y económico
- protección y atenuación de ruidos
- salud y seguridad

El diseño, calidad de construcción y acabados interiores del Edificio Terminal y otros edificios importantes del Aeropuerto deberá llevarse a cabo de conformidad con la calidad de estructuras similares que hayan sido recientemente construidas dentro de los últimos diez años en los aeropuertos de Miami (USA), Vancouver (Canadá), Washintong DC (USA), Dulles, Virginia (USA), Amsterdam (Hollanda), París (Francia), San Francisco (USA), Jhon F. Kennedy (USA), Orlando, Florida (USA), Toronto (Canadá) y Chicago, Illinois (USA).

1.6 Protección del Medio Ambiente

El Aeropuerto deberá ser planificado, desarrollado, construido y operado de tal manera que limite el impacto negativo en el área urbana aledaña y en el medio ambiente natural y de forma tal que satisfaga los estándares y requisitos establecidos en las Leyes Aplicables, en especial el Código del Medio Ambiente y de Recursos Naturales - Decreto Legislativo 613, así como el Anexo 16 de la OACI.

1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Pistas de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

Durabilidad: 20 años (de acuerdo con el método de OACI)

Movimientos Repetitivos de Carga de una Aeronave Modelo

Las pistas de aterrizaje/despegue, pistas de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:

Movimientos esperados en la pista de aterrizaje: 1,500,000 movimientos del B-747

Sólo despegues: 750,000 movimientos del B-747

Despegues anuales para el método de la FAA de diseño del pavimento: 37,000 movimientos del B-747

Para el diseño de las pistas de rodaje, el nivel de despegues se incrementará en 20 por ciento: 45,000 movimientos del B-747

Nivel de despegue para el diseño de las plataformas de estacionamiento de concreto: 7,500 movimientos del B-747

1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L

Nota General: m. = metro
m² = metro cuadrado
ml = metro lineal

Longitud:	Nueva Pista 15 R / 33 L 3,480 m.
• Areas de seguridad en cabecera de pista	300 m. x 90 m.
• Pista 15R superficie de aproximación con pendiente 50:1	900 m. x 120 m.
Ancho: (incluyendo bermas) (La pista de aterrizaje/despegue mide 45 m. de ancho y berma en ambos lados de 7.5 m. de ancho cada berma)	60 m.
Pendiente transversal	1.5 %
Superficie para limitación de obstáculos	de acuerdo al Anexo 14 de la OACI
Señalización para condiciones de aproximación	Categoría II

Especificaciones para las Pistas de Rodaje

El esquema de sistema de pista de rodaje debe ser planificado, de tal manera que cuando llegue a la capacidad máxima proyectada del Aeropuerto, el sistema de pistas de rodaje sea adecuado para manejar la demanda sin que implique complicaciones, embotellamientos y problemas de seguridad en el movimiento en tierra en el Aeropuerto, su pista de aterrizaje y sistema de plataformas de estacionamiento de aeronaves.

Las pistas de rodaje deberán cumplir con las siguientes especificaciones mínimas:

- Salidas de las pistas de rodaje
- Pistas de rodaje con cuatro salidas de alta velocidad (ambas direcciones)
- Sistema de pistas de rodaje paralelas
- Pistas de rodaje dobles paralelas según se requiera
- Pistas de rodaje con cruces perpendiculares (que conectan a las pistas de aterrizaje)

Ancho total (incluyendo bermas):	44 m.
Bermas (2 de 10.5 m. Ancho c/u)	21.0 m.
Señalización para las condiciones de las aproximaciones	Categoría II

1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

Las dimensiones de la plataforma de estacionamiento deberán cumplir con los requisitos para movimientos de aeronaves y número de posiciones requeridas para el estacionamiento de los diferentes tipos de aeronaves según la configuración final de las áreas de embarque.

La señalización de las posiciones de estacionamiento deberá hacerse de acuerdo a las recomendaciones de la OACI y de los fabricantes de las aeronaves.

1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento

La iluminación de las posiciones de estacionamiento de aeronaves deberá hacerse de acuerdo con las recomendaciones de la OACI.

1.12 Iluminación en las Pistas

La iluminación de las pistas se operará por control remoto desde el sistema de monitoreo central con el fin de iluminar:

- Vías de acceso principal
- Vías de captación de tránsito
- Vías locales
- Estacionamiento de autos
- Circuito de circulación del área terminal
- Vía periférica
- Area requerida para la seguridad y protección
- Túnel y pasos subterráneos (donde sea posible) durante día y noche

1.13 Suministro de Energía Eléctrica

La red de suministro de energía eléctrica deberá incluir:

- UPS (suministro ininterrumpido de energía) o fuentes auxiliares de energía con un tiempo para el restablecimiento de 1 segundo para los NAV AIDS.
- Sistema fijo en tierra para el suministro de 400 Hz de energía para cada posición de estacionamiento de contacto de aeronave operativa requeridas.

1.14 Sistema Central de Monitoreo (Sistemas de Administración de Edificios)

Deberá permitir el control de:

- Instalaciones en el edificio
- Redes de distribución
- Telecomunicaciones (no para vuelos)
- Sistemas de información
- Iluminación para las vías y plataforma de estacionamiento
- Seguridad

1.15 Sistema para Suministro de Combustible

Deberá permitir el abastecimiento de todas las posiciones para estacionamiento de aeronaves operativas de contacto requeridas.

1.16 Iluminación del Campo Aéreo

Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con los requerimientos de la OACI y las regulaciones establecidas por las autoridades competentes.

La iluminación deberá incluir necesariamente:

- Aproximación
- PAPI
- Zona de contacto (Touchdown)
- Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje.
- Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y pista de rodaje.
- Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje.
- Sistema de guía en las pistas de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso.
- Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto).

- Redes para suministro de energía.
- Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.

1.17 Sistema de Seguridad

El sistema de seguridad para el Aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y futuras del Perú, OACI, FAA e IATA.

1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con los siguientes requisitos y características:

1.18.1. Período Inicial:

Requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del Período Inicial:

Nota General: mill. = millones

	al 8° año	al 30° año
a. Doméstico/Internacional		
Total	7.2 mill.	18.4 mill.
Vuelos domésticos	3.5 mill.	8.2 mill.
Vuelos internacionales	3.7 mill.	10.2 mill.
b. Hora Punta (al 8avo. año)		
Total de pasajeros (combinados)	2,789	6,016
Total de pasajeros de llegada:	1,603	3,472
- Total de llegadas nacionales	773	1,514
- Total de llegadas internacionales	830	1,958
Total de pasajeros de salida:	1,743	3,773
- Total de salidas nacionales	844	1,651
- Total de salidas internacionales	899	2,122

Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.

Tiempos de conexión.

- Desde cualquier vuelo de llegada nacional programado hacia cualquier vuelo de salida: 1 hora
- Desde cualquier vuelo internacional programado hacia cualquier vuelo de salida internacional: 90 minutos

Sistemas para manejo del equipaje. El terminal deberá contar con un sistema automático para examinar equipajes con:

- Capacidad futura expansible para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una maquina.
- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Recomendable un equipo para tamaño estándar de equipajes cada 24 counters y un equipo cada 50 counters para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Puntos para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes del área para examinar equipaje

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del

terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuados para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.

- Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS)
- Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)
- Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS)

Calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores.

Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas:

- Temperatura con termómetro de bola seca - 22°
- Humedad relativa- 50%

1.18.2. Período Remanente de Vigencia de la Concesión

Capacidad para el manejo de pasajeros (18.4 millones de pasajeros anuales, 151,000 operaciones)

- a. Doméstico/Internacional (al 30avo año)
Vuelos domésticos: 87,351
Vuelos internacionales: 63,706
- b. Hora punta (total combinado = 6,016 pasajeros en hora punta - PHP) - Total de pasajeros
Total de pasajeros de llegada (terminales separados):
Total de llegadas nacionales (1,514 PHP) - 55%
Total de llegadas internacionales (1,958 PHP) - 60%
Total de pasajeros de salida (terminales separados)
Total de salidas nacionales (1,651 PHP) - 60%
Total de salidas internacionales (2,122 PHP) - 65%

Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.

Tiempo de conexión:

- Nacional: 1 hora
- Internacional: 90 minutos

Sistema de manejo de equipajes

- Sistema automático para examinar equipajes con:
- Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una maquina.
- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.

Conexiones entre terminales. Deben estar programados servicios de transporte de personas para conectar los edificios de los terminales para pasajeros, durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuado para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

1.19. Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves.

La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente

cuadro:

Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue

	al año	8° al año	30°
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74	
Total de vuelos			
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585	
Domésticos	207	329	
Internacionales	140	256	
Capacidad del terminal/rampa			
Total salidas y llegadas en una hora punta	26	45	
Domésticos	16	28	
Internacionales	13	22	
Mínimo de posiciones de estacionamiento			
Contacto	19	56	
Remoto	10	6	
Capacidad del sistema de Pista de A/D			
Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente)	33	74	
Tipo de Aeronave			
Internacional:			
B747	2	4	
B767, DC10, A300	4	13	
B737, MD80, A320	10	16	
Doméstico:			
B737/MD80/A320	14	28	
Totales	29	62	

- Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.
- El esquema del diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves

1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado.

Para fines de cálculo del porcentaje de plataformas de estacionamiento requeridas todas las posiciones de estacionamiento serán para aeronaves B-757-200.

Los puentes de abordaje de pasajeros (mangas) serán tipo "apron-drive" y que sean equipadas con "Docking System", para las posiciones de estacionamiento de aeronaves en contacto:

- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Desde el décimo quinto al vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo 90% de las posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).

Las mangas deberán contar con:

- Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.
- Aire pre-acondicionado para cada posición de estacionamiento de aeronaves en contacto.

1.21 Requerimientos para el Edificio del Terminal - Salidas

El Edificio del Terminal de Salida de Pasajeros deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Hall para el Chequeo de Pasajeros

a. Espacio de circulación:

Indice de acompañantes de despedida / pasajero:

Domésticos	0.5
Internacionales	2.0

b. Espacio promedio por persona 2 m²

Tiempo promedio de chequeo

Doméstico	2.0 minutos
Internacional	3.0 minutos

Tiempo máximo de espera

Doméstico	10 minutos
Internacional	15 minutos

Espacio para longitud de filas de espera 15m

Mínimo de mostradores de chequeo requeridos

	al 8° año	al 30° año
Doméstico	34	66
Internacional	63	149

c. Capacidad adicional adecuada para manejar servicios especiales de primera clase y actividades de vuelo no programadas o especiales.

Area para Despedidas

25% del resto de pasajeros

Indice de acompañantes de despedida / pasajero:

Doméstico	2.0
Internacional	3.0

Tiempo promedio de permanencia 15 minutos

Espacio promedio por persona presente 2.0 m²

Filas para el chequeo de seguridad

	al 8° año	al 30° año
Capacidad por fila (pasajeros/hora)	300	300
Mínimo número de filas requeridas	6	15

Filas para el control de pasaportes

Tiempo de proceso por pasajero	45 seg.	45 seg.
Mínimo número de filas requeridas	12	27

Areas de Espera para Pasajeros (Sala de Espera)

Tiempo promedio de permanencia 30 min.

Espacio promedio por sala de espera 1 m² x no. de asientos en la aeronave

1.22 Requerimientos para el Edificio del Terminal - Llegadas

El Edificio del Terminal de Llegadas de Pasajeros deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Hall de Llegadas Internacionales

Capacidad requerida por 600 pasajeros que ingresan en 12 min.

Control de Pasaportes

	al 8° año	al 30° año
Tiempo de proceso por pasajero	45 seg.	45 seg.
Máximo tiempo de espera	12 min.	12 min.

Mínimo número de filas requeridas	15	35
Hall para Recojo de Equipaje		
Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo:		
para B747		45 min.
para B767		35 min.
para aeronaves más pequeñas		20 min.
Control de Aduanas (Internacional)		
- Pasajeros que pasan el control de luz roja		5%
- Tiempo promedio para el control		6 min.
	al 8° año	al 30° año
- Tiempo máximo de espera	15 min.	15 min.
- Mínimo número de filas requeridas	5	11
Hall para Personas que Esperan Pasajeros		
Tiempo promedio de permanencia por pasajero		5 min.
Tiempo promedio de permanencia por personas que esperan pasajeros:		
Doméstico		35 min.
Internacional		45 min.
Espacio promedio por persona presente		2.0 m ²
Espacio promedio por persona que espera pasajeros		1.5 m ²
Índice de personas que esperan pasajeros		
Doméstico		0.5
Internacional		2.0

Todos los requerimientos de espacios en el terminal establecidos en el presente documento hacen referencia específicamente a espacios principales de circulación de pasajeros exclusivamente utilizados en la realidad para los fines indicados. En consecuencia no son aplicables a otros espacios, tales como los de las oficinas, concesiones, espacios con fines mecánicos y similares.

1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos cifiéndose a los siguientes criterios:

A) Objetivos del Diseño de Terminales

1. Un acceso máximo de los pasajeros hacia las aeronaves a través de puentes de abordaje de pasajeros (PLB) (mangas), se utilizará en el Aeropuerto.
2. Distancias máximas de 450 m. (desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa) que caminará un pasajero sin asistencia serán una norma.
3. Para distancias mayores a los 450 m (desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa), se deberá instalar pasadizos mecánicos.
4. 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.
5. Mejorar y modernizar las operaciones de procesamiento de pasajeros mientras se mantiene y mejora medidas de seguridad efectivas para la inspección de pasajeros.
6. Cumplir con los requerimientos de seguridad de la FAA Parte 107, en donde puedan ser aplicado en forma eficiente, efectiva y económica.
7. Seguir las normas mínimas operacionales de la OACI según se describen en sus 18 Anexos.
8. Diseñar las instalaciones exteriores e interiores del Edificio del Terminal en tal forma que brinden al público viajero una primera impresión positiva del "Perú Moderno" que perdure en el visitante.

B) Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales

1. El Edificio del Terminal Internacional debe ser planificado de manera que toda el área sea no menor de 30 metros cuadrados (m²) por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.
2. El Edificio del Terminal Nacional debe ser planificados de manera que el área total no sea menor de 22 metros cuadrados (m²) por pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.
3. Proporcionar la máxima y más clara orientación a los pasajeros y la comodidad de los mismos dentro del Edificio del Terminal.
4. Planear un espacio para las filas de espera no menor a 15 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos.
5. Brindar un espacio de circulación no menor de 5 m. adyacente a las unidades para el manejo y recojo de equipaje y de no menos de 18 m. de ancho entre cada unidad.
6. Los corredores de circulación del Edificio del Terminal deben tener un ancho mínimo de 6.5 m. libres de obstáculos.
7. Los corredores de circulación del espigón deben tener un ancho mínimo de 10 m. libres de obstáculos.
8. Una distancia máxima de 25 m. entre la vereda de salida y los mostradores de chequeo de maletas y venta de boletos será considerada óptima.
9. Una máxima distancia de 30 m. entre las salas de recojo de equipaje y la vereda de llegada se considera ser óptima.

1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal

A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos

El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler deberá proporcionar por lo menos un espacio para estacionamiento por pasajero en hora punta, en un día promedio de un mes punta.

- B) Pistas
 1. Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y de servicio.
 2. 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.
 3. Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado.
 4. La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada.
- C) Veredas frontales del Edificio del Terminal
 1. Se debe diseñar la vereda frontal de salidas para proporcionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
 2. Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas para proporcionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
 3. Se debe diseñar la vereda frontal total promedio para proporcionar un espacio de 0.95 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.
 4. El ancho en las veredas frontales debe ser como mínimo 6.1 ml
- 1.23 Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)
Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA)
- 1.24 Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto
Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la OACI para la protección contra incendios Categoría 9.
- 1.25 Jardinería/Grass
Jardinería, grass y su sistema de irrigación, deberá ser suministrado para el área total del Aeropuerto que no está cubierta por pavimento.
- 1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos
 - Plan Maestro Conceptual de Desarrollo. El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto fue remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, preparados de acuerdo con el Inciso 6.6.3 del Punto 6.6 de las Bases.
 - Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.
Durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan, que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato.
Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA, la sección 1 y el Anexo 20.

“1.27 **Período Inicial1 – Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años**

Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).

CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.

PERIODO INICIAL³⁶ - PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO.

Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como al cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares), US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, como referencia, se indican a continuación.”

➤ **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 4 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de junio de 2003.**

0. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa
1. Reubicación de Catering
2. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas;
Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros
3. Ampliación de los Espigones Existentes y Construcción de Aduana Nacional incluyendo Sistema de Manejo de Equipaje
4. Rellenar islas en Zona de Plataforma
5. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma
6. Construcción del Cerco Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal
7. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente
8. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas
9. Remodelación del Terminal Existente
10. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional & Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje
11. Construcción de Nuevo Espigón Internacional

11 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos

12. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de 11 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo Espigón Internacional
13. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos
14. Construcción de Nueva Pista de Rodaje
15. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Areas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación, Vías Públicas y Estacionamiento.
16. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar Faucett
17. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma
18. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible – Fase I

Las Obras Complementarias serán construídas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión.

1.28 **Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión**

- Agilizar el servicio de atención al pasajero en la zona de counters internacionales y nacionales. Coordinación exacta entre líneas aéreas y concesionario para la distribución de counters en horas punta para facilitar la atención al público.
- Disminuir los tiempos de espera en la zona de supervisión de pasajeros antes de entrar a las salas de espera de vuelos internacionales.
- Reorganizar la playa de estacionamiento para vehículos terrestres (orden, señalización, etc.)
- Exigir la utilización al 100% del área de migraciones, ya que esa zona es considerada como cuello de botella en el flujo de pasajeros.
- Redistribuir en la zona de llegada el área de aduana, la cual está sobredimensionada se puede utilizar dicha arrea para la instalación de una faja de entrega de equipaje adicional, con lo cual se agilizará dicho servicio.
- Mejorar la distribución de áreas destinadas a concesiones comerciales en la Mezzanine del terminal.
- Disciplinar en las zonas de parqueo de aeronaves en el tema de circulación de vehículos terrestres.
- Mejorar el nivel de seguridad del aeropuerto en la parte de rayos X para el chequeo de equipaje que va como carga en los aviones.
- Reorganizar por completo el servicio de taxis en el terminal.
- Mantener los espacios asignados a las instituciones que realizan actividades vinculadas con la seguridad nacional.

1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto, serán los siguientes:

- Etapa de Desarrollo 1 - Planificación.
- Etapa de Desarrollo 2 - Programación.
- Etapa de Desarrollo 3 - Diseño esquemático.
- Etapa de Desarrollo 4- Desarrollo de diseño.
- Etapa de Desarrollo 5 - Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción.
- Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo:
 - Completados al 30 %
 - Completados al 60 %
 - Completados al 90 %
 - Completados al 100 %
- Etapa de Desarrollo 6 - Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable).
- Etapa de Desarrollo 7 - Construcción.
- Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto de construcción.
- Etapa de Desarrollo 9 - Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.
- Etapa de Desarrollo 10 Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación.

La planificación y programación (Etapas de Desarrollo 1 y 2) de todos los proyectos se llevarán a cabo en forma integral y se denominarán la planificación del Aeropuerto, en forma detallada, comprendiendo por lo menos las siguientes áreas:

- Lado aire: pista de aterrizaje y rodaje e instalaciones adyacentes.
- Instalaciones del terminal de pasajeros y vías de acceso público.
- Areas principales de soporte del Aeropuerto.

El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto.

El Concesionario deberá entregar a OSITRAN los siguientes documentos al final de cada etapa de desarrollo para su evaluación, aprobación o desaprobación:

- Planos gráficos, a escala, de arquitectura e ingeniería civil, estructural, electromecánica, informática e información pública y especificaciones técnicas para cada disciplina.
- Estimación actualizada del costo detallado de construcción y contingencias relacionadas.
- Cronograma para el desarrollo del proyecto.
- Plan del proceso de demolición y construcción por etapas que aseguren:
 - La separación física total entre las actividades de aviación y construcción.
 - La separación física total entre la circulación del público y las actividades de construcción.
 - El mantenimiento de la seguridad aeroportuaria.
 - El mantenimiento de las operaciones aeroportuarias.
 - El mantenimiento de un nivel adecuado de comodidad para el público, las líneas aéreas, y otras personas que utilicen las instalaciones del Aeropuerto.

1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario.

El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento aeroportuario, a OSITRAN a efectos de que esta pueda contar con información referencial que haga posible el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo a las Leyes Aplicables. La documentación que deberá ser entregada por el Concesionario debe cumplir al menos con los siguientes parámetros:

El plan comercial y administrativo del Concesionario deberán consistir en una descripción escrita detallada del mercado del Concesionario, su estrategia, planes a corto y largo plazo, estructura organizacional, estrategia para conformar un equipo de profesionales aeroportuarios experimentados que integren la alta administración del Concesionario, ramos de actividad comercial significativos, política de operaciones, política de mercadeo, política de precios y requerimientos de inversión. El plan comercial deberá reflejar una significativa profundidad de análisis por rubros de actividad comercial.

El plan de negocios anual deberá ser detallado y específico, y suministrar, en tablas detalladas, un pronóstico de ingresos operacionales, gastos, requisitos de inversión y ganancias y pérdidas para el Concesionario para el período. El plan de negocios debe suministrar proyecciones de rubro lineal por rubro lineal de todas las categorías de ingresos y gastos contemplados para el Aeropuerto en el Plan Comercial

Los siguientes son los lineamientos de formato y contenido del plan de negocios:

Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta.

Objetivos y metas a cinco años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo:

- Objetivos de participación en el mercado.
- Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto.
- Presupuesto anual que deberá incluir:
 - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres.
 - Costo total anticipado de la planilla de empleados.
 - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización.
 - Ingresos operacionales netos.
 - Número de pasajeros abordados actuales y estimados.
 - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada.
 - Requerimientos anuales totales principales y de interés.
 - Número total de empleados.
 - Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones.
 - Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN.
 - Costo del plan de mantenimiento aeroportuario.

Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del Concesionario.

Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes.

Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente:

- Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos.
- Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años.
- Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas.
- Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años.
- Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años:
 - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años.
 - De forma general para los siguientes tres (3) años.
- Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto.

El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.

1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP).

El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan:

Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto.

Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica”, y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad.

Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá asimismo ser definido.

Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.

El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.

1.32 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria

Durante la primera semana del Período Inicial los representantes del Concesionario deberán reunirse con representantes de OSITRAN para establecer el cronograma de colaboración para el desarrollo del PGP. El PGP será desarrollado en las siguientes tres fases, cada una más detallada que la anterior: el PGP preliminar, el PGP inicial y el PGP final.

El borrador final del plan de gestión del PGP deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación respectiva antes del final del segundo mes del Período Inicial de 2 meses después del comienzo del contrato de concesión.

El PGP preliminar deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación o desaprobación antes del final del quinto mes del Período Inicial.

El PGP inicial deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación antes del final del noveno mes del Período Inicial. El PGP inicial deberá ser presentado OSITRAN conjuntamente con el Plan Maestro Detallado de Desarrollo.

El PGP final deberá ser presentado a OSITRAN para su evaluación, aprobación o desaprobación antes del final del duodécimo mes del Período Inicial a petición, el PGP deberá ser actualizado en forma periódica.

2. 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 plan de mantenimiento aeroportuario.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias cuyo mantenimiento y limpieza no estén comprendidos 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.

Las normas de mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias establecen los requisitos mínimos requeridos de mantenimiento y limpieza para el cumplimiento del Concesionario. Los costos anuales del mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias serán incluidos en el plan de mantenimiento aeroportuario.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias que no están cubiertas por 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.

2.1. 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/grass – lado tierra y lado aire
- Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire

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

2.2. 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 la apariencia interna y externa del Complejo de Terminal de Pasajeros será equivalente al grado de calidad de apariencia del Centro Comercial Jockey Plaza, ubicado en Lima, desde el tiempo de su inauguración a fines de 1997. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:

- Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original.
- Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva.
- Todas las lamparas 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 del Aeropuerto y todas las zonas del lado aire y lado tierra del Aeropuerto, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario. En general, el grado de calidad de apariencia de las áreas de jardinería del Aeropuerto serán equivalentes al grado de calidad de apariencia correspondiente a las áreas de jardinería del Aeropuerto Internacional de Miami, Florida, EEUU.

OSITRAN llevará a cabo inspecciones aeroportuarias cada tres (3) meses del programa de mantenimiento y limpieza aeroportuario del Concesionario para determinar el grado en que se está operando y desarrollando el Aeropuerto de acuerdo a estas normas mínimas requeridas.

3. Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria

3.1 Normas y Reglamentos de la aviación peruana

- 1A Ley de Aeronáutica Civil del Perú – Ley 24882
Reglamento de la Ley de Aviación Civil del Perú - Decreto Supremo No. 009-96-MTC.
- 1B Decreto Legislativo No. 099 – Designación de CORPAC S.A. como empresa estatal de derecho privado.
- 1C Decreto Legislativo N° 679 - Designación de CORPAC S.A. como responsable de la seguridad integral de las instalaciones aeroportuarias.
- 1D Decreto Legislativo N° 809-96 - SUNAD - Ley General de Aduanas
- 1E Decreto Legislativo N° 703 - Ley de Naturalización y Extranjería
- 1F Código Sanitario – Decreto Ley No. 17505 - SENASA
- 1G Certificados Sanitarios de Productos Agrarios – Decreto Supremo No. 004-93-AG.
- 1H Ley de Creación de la Sanidad Aérea – Decreto Ley 7318.
- 1I Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales – Decreto Legislativo No. 613
- 1J Reglamento Nacional de Construcciones del Perú – Decreto Supremo No. 039-70-VI y Decreto Supremo No. 063-70-VI
- 1K Norma Técnica de Diseño Sismo Resistente: E.30
- 1L Norma Técnica de Concreto Armado: E.63
- 1M Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. Ley No. 26917.
- 1N Normas de CORPAC S.A. para el Sistema de Información de Gestión Administrativa - SIGA.

3.2 Anexos y Manuales de OACI

- 2A Anexo 1 - Licencias al Personal
- 2B Anexo 2 - Reglamentos del Aire
- 2C Anexo 3 - Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional
- 2D Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas
- 2E Anexo 5 - Unidades de Medidas que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres
- 2F Anexo 6 - Operación de Aeronaves
- 2G Anexo 7 - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves
- 2H Anexo 8 - Aeronavegabilidad
- 2I Anexo 9 - Facilitación
- 2J Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas
- 2K Anexo 11 - Servicio de Tránsito Aéreo
- 2L Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento

- 2M Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes
- 2N Anexo 14 - Aeródromos
- 2O Anexo 15 - Servicio de Información Aeronáutica
- 2P Anexo 16 - Protección del Medio Ambiente
- 2Q Anexo 17 - Seguridad
- 2R Anexo 18 - Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligros por Vía
Aérea
- 2S Manual de Aeropuertos STOL (Doc 9150)
- 2T Manual de Planificación de Aeropuertos - Planificación General (Doc
9184 Parte 1)
- 2U Manual de Planificación de Aeropuertos - Utilización del Terreno y
Control del Medio Ambiente (Doc 9184 - Parte 2)
- 2V Manual de Planificación de Aeropuertos - Directrices para la
Preparación de Contratos de Consultores y de Construcción (Doc
9184 - Parte 3)
- 2W Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas (Doc 9157 - Parte 1)
- 2X Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas de Rodaje, Plataformas y
Apartaderos de Espera (Doc 9157 - Parte 2)
- 2Y Manual de Diseño de Aeropuertos - Pavimentos (Doc 9157 - Parte 3)
- 2Z Manual de Diseño de Aeropuertos - Ayudas Visuales (Doc 9157 -
Parte 4)
- 2AA Manual de Diseño de Aeropuertos - Sistemas Eléctricos (Doc 9157 -
Parte 5)
- 2BB Manual de Servicios de Aeropuertos - Salvamento y Extinción de
Incendios (Doc 9137 - Parte 1)
- 2CC Manual de Servicios de Aeropuertos - Estado de la Superficie de los
Pavimentos (Doc 9137 - Parte 2)
- 2DD Manual de Servicios de Aeropuertos - Reducción del Peligro que
Representan las Aves (Doc 9137 - Parte 3)
- 2EE Manual de Servicios de Aeropuertos - Traslado de las Aeronaves
Inutilizadas (Doc 9137 - Parte 5)
- 2FF Manual de Servicios de Aeropuertos - Limitación de Obstáculos (Doc
9137 - Parte 6)
- 2GG Manual de Servicios de Aeropuertos - Planificación de Emergencia en
los Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 7)
- 2HH Manual de Servicios de Aeropuertos - Servicios Operacionales de
Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 8)
- 2II Manual de Servicios de Aeropuertos - Métodos de Mantenimiento de
Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 9)
- 2JJ Manual de Helipuertos (Doc 9261)
- 2KK Manual de Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie
(Doc 9476)
- 2LL Manual Sobre Sistema de Notificación de la OACI de los Choques con
Aves (Doc 9332)
- 2MM Manual de Notificación de Accidentes/Incidentes (Doc 9156)
- 2NN Manual de Investigación de Accidentes de Aviación (Doc 6920)
- 2OO Manual de Prevención de Accidentes (Doc 9422)
- 2PP Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc 8697)
- 2QQ Manual del Sistema Geodésico Mundial (Doc 9674)
- 2RR Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (Doc 8126)
- 2SS Plan de Navegación Aérea (Doc 8733)
- 2VV Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 9426)
- 2WW Manual Sobre ensayos de radioayudas (Doc 8071)
- 2XX Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (Doc 8896)

- 2YY Manual de métodos para la observación y la información del Alcance Visual en la Pista (Doc 9328)
- 2ZZ Manual sobre Coordinación entre el Servicio de Tránsito Aéreo y El Servicio Meteorológico Aeronáutico (Doc 9377)
- 2AAA Reglamento del Aire y los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 4444)
- 2BBB Manual sobre Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones (Doc 8335)
- 3.3 Reglamentos de la Aviación Federal de los Estados Unidos - FAA
 - 3A Seguridad - Parte 107
 - 3B Manual para Certificación de Aeropuertos y Especificaciones para la Certificación de Aeropuertos - Parte 139
 - 3C Airports Design - U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration
 - 3D The Apron & Terminal Building Planning Manual - The Ralph M. Parsons Company
- 3.4 Recomendaciones IATA
 - 4A Manual de Referencia de los Terminales Aeroportuarios
 - 4B Manual de Manejo del Aeropuerto
- 3.5 Normas para las Operaciones de Terminales
Las normas contenidas en esta sección
- 3.6 Normas de Mantenimiento Aeroportuario
 - 6A Complejo Terminal – Véase la sección 2.
 - 6B Aeródromo – Véase OACI, Anexo 14
- 3.7 Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos
 - 7A Planning & Design of Airports, Robert Horonjeff y Francis X. McKelvey
 - 7B Americans with Disabilities Act (ADA)
 - 7C Transport Canada Standards
 - 7D Airport Engineering, Norman Ashford & Paul H. Wright
 - 7E Airports and The Disabled, Airport Association Council International (AACI).

MATRIZ DE LAS NORMAS MÍNIMAS REQUERIDAS PARA LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Introducción

La matriz de los servicios y operaciones de la aviación civil peruana y normas requeridas (adjunta) ha sido preparada para poder identificar con claridad los servicios y operaciones de aviación suministrados en el Aeropuerto y sus normas operacionales mínimas aplicables y la interacción entre las operaciones de navegación aérea a cargo de CORPAC S.A. y las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario. Específicamente la matriz comprende: la definición de las normas mínimas requeridas para las operaciones aeroportuarias, a cumplir por el Concesionario.

“4. Realización de encuestas.

El Concesionario realizará semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y acompañantes, y demás usuarios del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan.

Los resultados de estas encuestas serán remitidos a OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas, dentro de los sesenta días calendarios siguientes la obtención de dichos resultados.”

- **Modificación aprobada en virtud al Addendum N° 3 del contrato de concesión, suscrito con fecha 30 de septiembre de 2002.**

**MATRIZ DE LOS SERVICIOS/OPERACIONES DE LA AVIACION CIVIL PERUANA Y NORMAS REQUERIDAS
EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ**

Agosto, 1999

SERVICIOS DE LAS OPERACIONES DE LA AVIACION	NORMAS OPERACIONALES MÍNIMAS
1. Operaciones del Aeródromo/Lado Aire	
1.1 Servicio Control Tránsito Aéreo	1A, 1B, 2A, 2C, 2D, 2E, 2F, 2H, 2J, 2K, 2L, 2N, 2O, 2P, 2Q, 2SS, 2VV, 2YY, 2BBB, 3A, 3B
1.1. Servicio Zona de Tránsito de Aeródromo 1	
1.1. Servicio Zona de Aproximación 2	
1.1.2.1 Servicio Radar	
1.1. Servicio Información de Vuelo 3	
1.1. Servicio Meteorológico Aeronáutico 4	
1.1. Servicio Notificación 5	
1.1. Servicio ARO / AIS 6	
1.2 Servicio de Comunicaciones	1A, 1B, 2A, 2E, 2H, 2J, 2K, 2N, 2P, 2Q, 2AA, 2SS, 2BBB, 3A, 3B.
1.2. Comunicaciones Fijas/Aeronáutico 1	
1.2. Comunicaciones Punto a Punto 2	
1.2. Comunicaciones Móviles / Aeronáutico 3	
1.3 Ayudas a la Aeronavegación	1A, 1B, 2C, 2D, 2N, 2Q, 2S, 2T, 2Z, 2AA, 2FF,

1.3. NDB - 1	2HH, 2SS, 2VV, 2WW, 2YY, 2BBB, 3A, 3B
1.3. VOR - 2	
1.3. DME - 3	
1.3. I.L.S. - 4	
1.4 Ayudas para la Iluminación: Ampliación y Mantenimiento	1A, 1B, 2D, 2E, 2I, 2J, 2K, 2N, 2P, 2T, 2U, 2Z,
1.4. Faro Aeródromo 1	2HH, 2II, 2SS, 2YY, 2BBB, 3A, 3B.
1.4. Luces de Aproximación y Aterrizaje 2	
1.4.2.1 Sistema de Iluminación de Precisión	
1.4.2.2 Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación	
1.4.2.3 Sistema Visual Indicador de Pendiente	
1.4.2.4 Luces de Umbral de Pista	
1.4.2.5 Luces de Extremo de Pista	
1.4.2.6 Luces de Zona Toma de Contacto	
1.4.2.7 Luces de Calle Salida Rápida	
1.4.2.8 Luces de Eje de Pista	

1.4. Luces de Operación en Tierra 3	
1.4.3.1 Luces de Zona de Parada	
1.4.3.2 Luces de Calle de Rodaje	
1.4.3.3 Luces de Borde de Pista	
1.4. Iluminación de Plataforma 4	
1.5 Estructurales: Ampliación y Mantenimiento	1ª, 1B, 1C, 2N, 2P, 2Q, 2S, 2T-2V, 2W-2AA,
1.5. Pistas Aterrizaje y Despegue y Pistas de Rodaje 1	2BB-2II, 2JJ, 2KK, 2LL, 3ª, 3B, 3C, 3D, 7ª, 7B, 7C
1.5. Torre de Control 2	
1.5. Plataforma / Rampa de Pasajeros y Carga 3	
1.5. Terminales y Otros Edificios 4	
1.6 Otros Servicios Aeroportuarios	1ª, 1B, 2N, 2P, 2Q, 2S, 2T-2V, 2AA, 2BB,
1.6. Servicio de Salvamento y Combate Contra Incendio 1	2HH, 2II, 2BBB, 3B, 4ª-4B, 5, 7ª-7C.
1.6. Coordinación Técnica Operacional 2	
1.6. Grupos Electrógenos 3	
1.7 Areas Libres de Obstáculos	2N, 2º, 2S, 2T, 2DD, 2EE, 2F.

2. Servicio a la Navegación Aérea/Lado Aire	
2.1 Comunicaciones	1A, 1B, 2A, 2B, 2E, 2H, 2J, 2K, 2N, 2P, 2Q, 2SS, 2VV, 2AAA, 3A-3C
2.1. Comunicaciones Fijas Aeronáuticas AFTN 1	
2.1. Sistema de Comunicaciones Móviles 2	
2.2 Ayudas a la Aeronavegacion	1A, 1B, 2C, 2D, 2N, 2Q, 2S, 2T, 2Z, 2AA, 2FF 2HH, 2SS, 2YY, 2WW, 2YY, 2BBB, 3A-3D
2.2. VOR 1	
2.2. NDB 2	
2.3 Servicio de Tránsito Aéreo	1A, 1B, 2A, 2C, 2D, 2E, 2F, 2H, 2J, 2K, 2L, 2N, 2O, 2P, 2Q, 2SS, 2ZZ, 2XX, 2YY, 3A, 3B
2.3. Servicio de Control de Area 1	
2.3. Servicio de Información de Vuelo 2	
2.3. Servicio de Radar 3	
2.3. Servicio de Información Meteorológica 4	
2.3. Servicio de Información Aeronáutica 5	
2.4 Servicio de Búsqueda, Rescate y Salvamento	1A, 2D, 2L, 2M, 2O, 2BB, 2PP, 2RR, 2SS, 3A, 3B.

3. Servicio de Rampa	
3.1 Servicio de Vuelos de Pasajeros	1B, 2A, 2I, 2N, 2S, 2T, 2X, 2HH, 2II, 2BBB, 3B-3D, 4A, 4B, 5, 7A-7C
3.1. Manipuleo de Equipaje 1	
3.1. Sistema de Almacenaje y Abastecimiento de Combustible 2	
3.1. Generador para Aviones y Aire Acondicionado 3	
3.1. Aseadores de Cabina 4	
3.1. Escala y/o Manga 5	
3.1. Servicio de Comida y Bebida 6	
3.1. Servicio de Agua Potable 7	
3.1. Servicio de Carro de Agua y Baño 8	
3.1. Servicio de Transporte de Pasajeros en la Plataforma 9	
3.2 Servicio de Vuelos de Carga	1B, 2A, 2I, 2N, 2P, 2S, 2T, 2X, 2HH, 2II, 2BBB, 3B, 3C, 3D, 4A-4B, 5, 7A-7C.
3.2. Elevadores Pallet y/o Montacargas 1	
3.2. Loaders 2	

3.3 Otros	1B, 2A, 2I, 2N, 2S, 2T, 2X, 2II, 4A, 4B, 5.
3.3. Dollies 1	
3.3. Gatas 2	
3.3. Mecánicos 3	
3.3. Barra de Tiro 4	
3.3. Tractor de Remolque 5	
3.3. Armado de Llantas 6	
3.3. Arranque 7	
4. Servicio a Pasajeros	
4.1 Áreas Restringidas	1E, 2I, 2N, 2S, 2T, 2AA, 2HH, 2II, 3A, 3B, 3D, 4A, 4B.
4.1. Salas de Espera 1	
4.1. Pasillos y Baños 2	
4.1. Reclamos de Equipajes 3	
4.2 Áreas Públicas	2I, 2N, 2S, 2T, 2AA, 2HH, 2II, 3A, 3B, 3D, 4A, 4B, 7A-7C.
4.2. Salas de Presentación 1	
4.2. Baños y Pasillos 2	
4.3 Información a Pasajeros y/o Usuario	2I, 2N, 2S, 2T, 4A, 4B.
4.3. Información por Perifoneo 1	
4.3. Información Visual	

2	
4.3. Información Verbal 3	
4.3. Información Telefónica 4	
4.4 Oficinas de Entidades Publicas	1D, 1E, 1F, 1G, 1H, 1I, 2I, 2N, 2P, 2Q, 2S, 2T, 3B, 4A, 4B, 5.
4.4. Ministerio del Interior 1	
4.4.1.1 Migraciones y Naturalización	
4.4.1.2 Requisitorias	
4.4.1.3 DINANDRO (Dirección Nacional Antidrogas)	
4.4.1.4 UDEX (Unidad de Desactivación de Explosivos)	
4.4. INDECOPI-STP (Instituto Defensa del Consumidor y Pequeña Ind.) 2	
4.4. SUNAD (Superintendencia Nacional de Aduanas) 3	
4.4. Sanidad Aérea 4	
4.4. INRENA (Instituto Nacional de Recursos Naturales) 5	
4.4. SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria) 6	
4.4. Fiscalia de la Nacion 7	
4.4. Costo Uso de Aeropuerto 8	
4.5 Seguridad Aeroportuaria	1A, 1B, 1C, 2I, 2Q, 2BB, 2GG, 2BBB, 3A-3B, 5A
4.5. Seguridad Interna 1	
4.5. Seguridad Externa 2	
5. Servicio a la Carga y/o Correo	

5.1 Acarreo y Manipulación	1C, 1D, 1F, 1G, 2A, 2I, 4A, 4B.
5.1. Acarreo 1	
5.1. Manipulación 2	
5.2 Almacenaje	1C, 1D, 1F, 2P, 2Q, 2R, 2S, 2T.
5.3 Aduana	1D, 2N, 2S, 2T.
5.4 Sanidad Pública	1H, 2N, 2S, 2T.
6. Otros Servicios en Aeropuertos	
6.1 Compañías Aéreas	1B, 2A, 2G, 2I, 2N, 2S, 2T, 2II, 3D, 4A-4B, 7A-7C
6.1. Mostradores 1	
6.1. Oficinas 2	
6.1. Salas VIPs 3	
6.1. Salas de Atención al Pasajero 4	
6.1. Areas de Operaciones 5	
6.1. Depósitos 6	
6.1. Areas Abiertas / Circulación 7	
6.1. Servicio de Aviación General 8	
6.1. Hangares y Talleres 9	
6.2 Otras Empresas	1B, 2I, 2N, 2Q, 2S, 2T, 3B, 3D, 4A-4B, 7A-7C
6.2. Areas Restringidas	

1	
6.2.1.1 Ventas Directas	
6.2.1.2 Ventas de Terceros	
6.2.1.3 Alquiler de Autos	
6.2.1.4 Restaurantes	
6.2.1.5 Arrendamiento de Areas Comerciales	
6.3 Centro Comercial / Area de Libre Acceso	1B, 2N, 2Q, 2S, 2T, 2I, 3D, 4A-4B, 5, 7A-7C
6.3. Ventas Directas 1	
6.3. Ventas de Terceros 2	
6.3. Alquiler de Autos 3	
6.3. Restaurantes 4	
6.3. Arrendamiento de Areas Comerciales 5	
6.3. Arrendamiento de Terrenos 6	
6.3. Hotel / Casino 7	
6.4 Servicios Bancarios	1B, 2N, 2Q, 2S, 2T, 2I, 3D, 4A-4B, 5, 7A-7C
6.4. Bancos 1	
6.4. Casas de Cambio 2	
6.4. Tarjetas de Crédito y Seguros 3	
6.5 Avisos Publicitarios	1B, 2N, 2Q, 2S, 2T, 3D, 4A-4B, 5, 7A-7C
6.5. Internos 1	

6.5.1.1. Productos Nacionales	
6.5.1.2. Productos Extranjeros	
7. Servicios Básicos del Aeropuerto	
7.1 Electricidad	1B, 2N, 2P, 2Q, 2S, 2T-2V, 2W-2AA, 2BB-2II, 3B, 4A-4B, 7A-7C.
7.2 Agua y Alcantarillado	
7.3 Teléfonos	
7.4 Playa de Estacionamiento	
7.5 Tratamiento de Desechos	
7.6 Retransmisión de Mensajes	
7.7 Vigilancia	
7.8 Drenaje	
7.9 Ampliación, Remodelación y Mantenimiento Aeroportuario	
8. Servicios Administrativos	
8.1 Administración Aeroportuaria y Comercial	1A, 1B, 1C
8.2 Administración Aeronáutica	1A, 1B
8.3 Sistema de Gestión Información de Administrativa - SIGA.	1B, 1L
8.4 Auditoría	1K

