

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 043-2005-CD-OSITRAN

Lima, 27 de julio de 2005.

MATERIA : MANDATO DE ACCESO.

ENTIDAD PRESTADORA : LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP)

SECTOR : EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE USO PUBLICO.

VISTA :

La solicitud formulada por el Usuario Intermedio Aviación Líder S.A. (Líder) mediante comunicación de fecha 14 de marzo de 2005, para que OSITRAN emita un Mandato de Acceso para que preste el Servicio de Asistencia en Tierra a sus aeronaves en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh); que establezca las condiciones de acceso de dicha empresa a la referida infraestructura de uso público administrada por la Entidad Prestadora Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), el Informe Nº 030-05-GRE-OSITRAN, el Informe Nº 193-05-GS-C1-OSITRAN y el proyecto de Resolución de Consejo Directivo, elevados a la Gerencia General mediante Nota Nº 116-05-GS-C1-OSITRAN.

CONSIDERANDO:

I. EL MARCO NORMATIVO APLICABLE:

1. El literal d) del artículo 5º de la Ley Nº 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que es objetivo de OSITRAN fomentar y *preservar* la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales.
2. El Literal p) del Numeral 7.1 de la precitada Ley, señala que es función de OSITRAN *cautelar* el acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.
3. El literal c) del artículo 3º de la Ley Nº 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, modificado por el Artículo 1º de la Ley Nº 27631, establece que la *función normativa* de OSITRAN comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, *normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y Mandatos* u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios.

4. El Artículo 1º del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores, aprobado por D.S. N° 032 – 2001 – PCM, establece que es función exclusiva del Consejo Directivo ejercer la función normativa general y reguladora de OSITRAN.
5. El artículo 3º del Reglamento General de OSITRAN (RGO), aprobado mediante D.S. N° 010 – 2001 – PCM, establece que en el ejercicio de sus funciones, la actuación de OSITRAN deberá orientarse a *garantizar* al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.
6. El Artículo 24º del mencionado Reglamento General de OSITRAN establece que *en ejercicio de su función normativa*, OSITRAN *puede dictar normas relacionadas con el acceso a la utilización de la Infraestructura*.
7. El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) aprobado por OSITRAN mediante Resolución N° 014 -2003-CD/OSITRAN.
8. El REMA establece en su artículo 11º que OSITRAN está facultado a ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
9. El Artículo 43º del REMA establece que OSITRAN podrá emitir Mandatos de Acceso, determinando a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial de un Contrato de Acceso.

II. **LOS ANTECEDENTES:**

1. Mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
2. A través del Oficio N° 278-04-GG-OSITRAN del 27 de mayo del presente, se le notifica a LAP que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de LAP, el cual contiene los requisitos correspondientes para obtener el acceso a la prestación del referido servicio.
3. Posteriormente, se recibe la solicitud del Usuario Intermedio para que OSITRAN emita el Mandato de Acceso correspondiente, que le permita regularizar la prestación de sus servicios de rampa. Dicha solicitud fue recibida el 14 de marzo de 2005.
4. Conforme a lo establecido en el artículo 98º del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), mediante Oficio N° 2002-05-GS-OSITRAN se solicitó a LAP que remita una copia de todas las comunicaciones cursadas con el Usuario Intermedio, referidas al proceso de regularización antes mencionado.
5. Mediante carta LAP-GCC-00639-2005-C, LAP atiende el requerimiento de información mencionado en el párrafo anterior.
6. Según Acta N° 008, el 08 de abril de 2005 se realizó una Reunión de Trabajo entre funcionarios de LAP y OSITRAN, en la cual se le solicitó a LAP que, con respecto a pólizas de seguro, cartas fianza, penalidades, y causales de resolución contractual contenidas en el Proyecto de Contrato de Acceso propuesto a los Usuarios

Intermedios, presente el sustento correspondiente o en su defecto, una nueva propuesta.

7. El 11 de abril de 2005 se recibe la comunicación LAP-GCCO-C-2005-00049, en la cual LAP solicita una copia de las solicitudes de mandato de acceso recibidas, para la auto prestación del servicio de rampa.
8. El 13 de abril del presente, se recibe la comunicación LAP-GCC-00713-2005-C, en la cual LAP sustenta su posición con respecto a los temas de penalidades, garantías y pólizas de seguros.
9. En atención a lo solicitado, mediante Oficio N° 281-05-GS-OSITRAN del 14 de abril del presente, se le remite a LAP una copia de las solicitudes de acceso presentadas a OSITRAN.
10. A través del Oficio Circular N° 282-05-GS-A2-OSITRAN del 14 de abril del presente, se convoca a los Usuarios Intermedios que solicitaron el acceso para brindarse el servicio de rampa en el AIJCh, a una reunión que se realizó el pasado 20 de abril, con el fin de conocer sus apreciaciones con respecto a algunos términos propuestos por LAP.
11. En su sesión del 11 de mayo del presente, mediante N° 648-170-05-CD-OSITRAN, el Acuerdo el Consejo Directivo de OSITRAN otorgó un plazo adicional de quince (15) días hábiles para la emisión del Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente.
12. El 30 de mayo del presente se recibe el Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN, a través del cual la Gerencia de Regulación alcanza su respuesta a las observaciones que los Usuarios Intermedios presentaron con relación al cargo de acceso.
13. A través de los Oficios N° 380-05-GS-OSITRAN y N° 376-05-GS-OSITRAN del 31 de mayo de 2005, se notifica a LAP y a Aviación Líder, el Informe N° 146-05-GS-OSITRAN y el Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN que contienen los Términos propuestos para el Mandato de Acceso solicitado.
14. El 17 de junio de 2005 se recibe la carta LAP-GCCO-C-2005-00077 mediante la cual LAP presenta sus observaciones al Proyecto de Mandato de Acceso remitido.
15. Mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
16. A través del Oficio N° 278-04-GG-OSITRAN del 27 de mayo del presente, se le notifica a LAP que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de LAP, el cual contiene los requisitos correspondientes para obtener el acceso a la prestación del referido servicio.
17. Posteriormente, se recibe la solicitud del Usuario Intermedio para que OSITRAN emita el Mandato de Acceso correspondiente, que le permita regularizar la prestación de sus servicios de rampa. Dicha solicitud fue recibida el 14 de marzo de 2005.

18. Conforme a lo establecido en el artículo 98° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), mediante Oficio N° 2002-05-GS-OSITRAN se solicitó a LAP que remita una copia de todas las comunicaciones cursadas con el Usuario Intermedio, referidas al proceso de regularización antes mencionado.
19. Mediante carta LAP-GCC-00639-2005-C, LAP atiende el requerimiento de información mencionado en el párrafo anterior.
20. Según Acta N° 008, el 08 de abril de 2005 se realizó una Reunión de Trabajo entre funcionarios de LAP y OSITRAN, en la cual se le solicitó a LAP que, con respecto a pólizas de seguro, cartas fianza, penalidades, y causales de resolución contractual contenidas en el Proyecto de Contrato de Acceso propuesto a los Usuarios Intermedios, presente el sustento correspondiente o en su defecto, una nueva propuesta.
21. El 11 de abril de 2005 se recibe la comunicación LAP-GCCO-C-2005-00049, en la cual LAP solicita una copia de las solicitudes de mandato de acceso recibidas, para la auto prestación del servicio de rampa.
22. El 13 de abril del presente, se recibe la comunicación LAP-GCC-00713-2005-C, en la cual LAP sustenta su posición con respecto a los temas de penalidades, garantías y pólizas de seguros.
23. En atención a lo solicitado, mediante Oficio N° 281-05-GS-OSITRAN del 14 de abril del presente, se le remite a LAP una copia de las solicitudes de acceso presentadas a OSITRAN.
24. A través del Oficio Circular N° 282-05-GS-A2-OSITRAN del 14 de abril del presente, se convoca a los Usuarios Intermedios que solicitaron el acceso para brindarse el servicio de rampa en el AIJCh, a una reunión que se realizó el pasado 20 de abril, con el fin de conocer sus apreciaciones con respecto a algunos términos propuestos por LAP.
25. En su sesión del 11 de mayo del presente, mediante N° 648-170-05-CD-OSITRAN, el Acuerdo el Consejo Directivo de OSITRAN otorgó un plazo adicional de quince (15) días hábiles para la emisión del Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente.
26. El 30 de mayo del presente se recibe el Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN, a través del cual la Gerencia de Regulación alcanza su respuesta a las observaciones que los Usuarios Intermedios presentaron con relación al cargo de acceso.
27. A través de los Oficios N° 380-05-GS-OSITRAN y N° 376-05-GS-OSITRAN del 31 de mayo de 2005, se notifica a LAP y a Aviación Líder, el Informe N° 146-05-GS-OSITRAN y el Informe N° 022-05-GRE-OSITRAN que contienen los Términos propuestos para el Mandato de Acceso solicitado.
28. El 17 de junio de 2005 se recibe la carta LAP-GCCO-C-2005-00077 mediante la cual LAP presenta sus observaciones al Proyecto de Mandato de Acceso remitido.
29. El 18 de julio de 2005 se emite el Informe N° 030-05-GRE-OSITRAN, el cual contiene los cargos de acceso correspondientes.

30. El 19 de julio de 2005 se emite el Informe N° 1930-05-GS1-OSITRAN, el cual contiene los Términos del Mandato de Acceso.

III. LAS CUESTIONES A RESOLVER:

De la evaluación de la documentación remitida a OSITRAN, y de conformidad con el marco normativo aplicable y los antecedentes a que se ha hecho referencia con anterioridad, el Consejo Directivo de OSITRAN considera necesario emitir su pronunciamiento respecto a lo siguiente:

- La inclusión de las cláusulas mínimas que establece el REMA
- Las obligaciones generales del Usuario del Intermedio
- El cargo de acceso
- La Garantía de Fiel Cumplimiento
- La cláusula propuesta sobre prácticas de corrupción
- La cláusula propuesta sobre gastos y tributos
- La póliza de seguros
- La cláusula propuesta sobre aspectos laborales
- La cláusula propuesta sobre el manejo de información
- La cláusula propuesta sobre el medio ambiente
- Las cláusulas propuestas tituladas “adicionales”
- La cláusula propuesta sobre penalidades
- La cláusula propuesta sobre resolución de contrato
- Las deudas que Aviación Líder pudiera mantener con LAP, por el concepto de cargos de acceso a la infraestructura para realizar operaciones de asistencia en tierra

Asimismo, en atención al referido marco normativo anteriormente señalado, este cuerpo colegiado considera necesario incorporar las cláusulas que considere necesarias para el cumplimiento del mismo.

IV. ANÁLISIS:

A continuación, se desarrolla el análisis de las cuestiones a resolver:

1. Con respecto al contenido mínimo de un Contrato de Acceso

1.1 El Proyecto de Contrato de Acceso propuesto por LAP no incorpora totalmente el contenido mínimo que establece el artículo 39° del REMA. Por lo tanto, es necesario incorporar los siguientes artículos:

- Una descripción del servicio esencial de asistencia en tierra a las aeronaves.
- Las Facilidades Esenciales que son objeto de otorgamiento de acceso por parte de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)
- Condiciones para la información de la modificación de la infraestructura por parte de LAP, de conformidad con el artículo 22° del REMA
- Condiciones para la información de la modificación de la infraestructura por parte del Usuario Intermedio, de conformidad con el artículo 24° del REMA
- El numeral que garantice la adecuación de cargos de acceso o condiciones económicas que fueren aplicables, de acuerdo al artículo 33° del REMA

- La solución de controversias
- La jurisdicción aplicable

2. Con respecto a las obligaciones del Usuario Intermedio (UI)

- 2.1 Aviación Líder debe cumplir con las obligaciones legales que le correspondan, específicamente con aquellas que el órgano gubernamental sectorial establezca para prestarse el servicio de rampa, así como aquellas que podrían derivarse del Contrato de Concesión del AIJCh.
- 2.2 Adicionalmente, Aviación Líder debe cumplir con los requisitos que LAP establezca, los cuales deben estar acordes lo establecido en el REMA.
- 2.3 Con respecto a estos últimos, los requisitos considerados por LAP para el servicio de asistencia en tierra se encuentran contenidos en el Reglamento de Acceso de LAP, aprobado por Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN.
- 2.4 Sin embargo, es importante resaltar que de acuerdo a la Tercera disposición de la referida Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN, recogida en las Disposiciones Finales del mencionado Reglamento de LAP, **las normas contenidas en el Anexo N° 1 se incluye con fines informativos y no forman parte del Reglamento aprobado por OSITRAN.**
- 2.5 Asimismo, se añade que ninguna disposición de dicho Reglamento, o la aplicación de dicha disposición por parte de LAP, puede oponerse a lo establecido en el REMA.
- 2.6 En el Contrato de Acceso propuesto por LAP, las cláusulas Novena.- Obligaciones de EL OPERADOR¹, Décimo Segunda.- Solicitud de autorizaciones y demás obligaciones, y Décimo Quinta.- Responsabilidad, contienen las obligaciones que dicha Entidad Prestadora (LAP) consideró pertinentes requerir a Aviación Líder.
- 2.7 En el presente Mandato, las referidas cláusulas son modificadas en la medida que se alguna de ellas no esté acorde a lo establecido en el REMA o en el Reglamento de Acceso de LAP.

3. Con respecto al cargo de acceso a la infraestructura

- 3.1 En el Contrato de Acceso propuesto, las cláusulas Quinta.- Del Pago, Sexta.- De la forma de pago, y Séptima.- De la penalidad por mora en el pago, contienen los aspectos referidos al cargo de acceso.
- 3.2 Con relación a la estructura y nivel de los cargos de acceso, este Mandato incorpora aquellos descritos y sustentados en el Informe N° 030-2005-GRE-OSITRAN.
- 3.3 En lo que respecta a la penalidad por mora, se considera que ésta debe incentivar a no incurrir en impagos, para lo cual no puede ser menor al costo del financiamiento. Entre las tasas activas anuales en moneda extranjera que publica la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) en forma diaria,

¹ El Contrato de Acceso propuesto por LAP llama EL OPERADOR al Usuario Intermedio que ha solicitado la emisión del presente Mandato de Acceso.

está la tasa promedio comercial, la tasa a las microempresas, consumo, hipotecario y la Tasa Activa en Moneda Extranjera (TAMEX).

- 3.4 En este caso, se considera que una penalidad equivalente la tasa anual resultante de incrementar en tres (03) puntos porcentuales a la TAMEX, cumple con las características descritas, e incentiva que Aviación Líder pague puntualmente el cargo de acceso derivado del presente contrato. Cabe resaltar que la sobretasa de tres (03) puntos porcentuales sobre la TAMEX, se debe a que dicha tasa es un promedio que no necesariamente refleja el costo de endeudamiento de Aviación Líder.

4. Con respecto a las “prácticas de corrupción”

- 4.1 En el Contrato de Acceso propuesto por LAP incluye una Cláusula Décima.- Prácticas de corrupción.
- 4.2 Al respecto, se considera que es suficiente con aludir al Reglamento de Acceso de LAP, el cual menciona entre los requisitos que LAP considera aplicables para este servicio a las “Normas Anticorrupción”.
- 4.3 Por lo tanto, considerando que este Mandato incluirá lo dispuesto en dicho Reglamento, con las limitantes en sus mencionadas Disposiciones Finales, dicha especificación es innecesaria.

5. Con respecto a los “gastos y tributos”

- 5.1 En el Contrato de Acceso propuesto por LAP se incluye una Cláusula Undécima.- Gastos y tributos.
- 5.2 Al respecto, se debe mencionar que en la versión inicial de las bases elaboradas por LAP, correspondientes a la subasta para seleccionar a los operadores del servicio de asistencia en tierra (rampa) a terceros en el AIJCh, dicha Entidad Prestadora contempló una obligación similar.
- 5.3 Ante las observaciones presentadas por las empresas postoras de la subasta, se le indicó a LAP² que no debiera establecer requisitos o exigencias en forma injustificada, no vinculados al acceso o al servicio esencial correspondiente.
- 5.4 Por lo tanto, dicho numeral no será contemplado en el Mandato de Acceso solicitado.
- 5.5 Se debe mencionar que LAP ha solicitado mantener esta cláusula, argumentando que existe la posibilidad que algunos tributos correspondientes a Aviación Líder sean cobrados a ella.
- 5.6 Sin embargo, LAP no menciona en qué casos pudiera ocurrir dicha situación, y tampoco se tiene conocimiento de que la operación del servicio de auto – asistencia en tierra a aeronaves, materia del presente, pudiera generar

² Observación 21.b) remitida adjunta al Oficio N° 412-04-GS-OSITRAN. recibido por LAP el 03 de junio de 2004

gastos o tributos que siendo de la obligación de Aviación Líder, pudieran ser cobrados a LAP.

6. Con respecto a la garantía de fiel cumplimiento

- 6.1 En este aspecto, el Contrato de Acceso propuesto por LAP menciona en su Cláusula Décimo Tercera que Aviación Líder debe entregarle a LAP una Garantía de Fiel Cumplimiento, por una suma no menor a US \$150,000.00 (Ciento cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).
- 6.2 Sin embargo, la exigencia de este requisito debe corresponder con lo establecido en el Reglamento de Acceso de LAP.
- 6.3 Al respecto, LAP ha remitido a OSITRAN la carta LAP-GCC-00713-2005-C recibida el 19 de abril del presente, en la cual menciona que la Garantía de Fiel Cumplimiento estaría compuesta por los últimos tres meses de facturación mensual.
- 6.4 Dicho planteamiento está siendo evaluado por OSITRAN, no con motivo de la emisión del presente Mandato, sino en el marco del procedimiento para revisar dicho requisito del Reglamento de Acceso de LAP, el cual se encuentra establecido en el Título III del REMA.

7. Con respecto a los seguros

- 7.1 En este aspecto, el Contrato de Acceso propuesto por LAP menciona en su Cláusula Décimo Sexta que Aviación Líder debe entregarle una copia de las siguientes pólizas de seguros:
 - Responsabilidad Civil hasta por US \$10'000,000.00 (Diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América)
 - Todo riesgo por un monto mínimo de US \$1'000,000.00 (Un millón y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América)
 - Deshonestidad Comprensiva por la suma de US \$100,000.00 (Cien mil y 00/100 dólares de los Estados Unidos de América)
 - Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (no contemplado en el Reglamento de Acceso de LAP)
 - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (no contemplado en el Reglamento de Acceso de LAP)
- 7.2 Al igual que en casos anteriores, esta exigencia de LAP debe estar acorde con lo establecido en su Reglamento de Acceso y no puede exigir pólizas diferentes a las contenidas en el mismo.
- 7.3 Adicionalmente, con respecto a este requisito LAP ha remitido a OSITRAN la carta LAP-GCC-00713-2005-C recibida el 19 de abril del presente, en la cual menciona coberturas diferenciadas para los casos de aviación comercial y aviación general.
- 7.4 Dicho planteamiento está siendo evaluado por OSITRAN, no con motivo de la emisión del presente Mandato, sino en el marco de un procedimiento para

revisar dicho requisito del Reglamento de Acceso de LAP, el cual se encuentra establecido en el Título III del REMA.

- 7.5 En el marco de dicho procedimiento, se han recibido observaciones de los Usuarios Intermedios que ameritan re – evaluar las coberturas de la póliza de seguros de responsabilidad civil y de todo riesgo.

8. Con respecto a temas laborales

- 8.1 En este aspecto, el Contrato de Acceso propuesto por LAP contiene en su Cláusula Vigésima.- Aspectos laborales – la precisión de que el personal de Aviación Líder no mantiene vínculo laboral con ella; y en su Cláusula Vigésimo Primera.- Condiciones Mínimas de Empleo – diferentes obligaciones laborales a Aviación Líder, así como la inclusión de las mismas como causal de resolución en caso se incumplan.
- 8.2 La cláusula vigésima propuesta por LAP se considera razonable en la medida que se trata de una declaración que no impone alguna obligación a Aviación Líder, más allá de las normas laborales existentes, y que permite precisar que el personal de Aviación Líder que realizará el servicio de rampa, a pesar de laborar en las instalaciones del AIJCh, no mantiene vínculo laboral con esta Entidad Prestadora (LAP).
- 8.3 Con relación a la Cláusula Vigésimo Primera, se debe mencionar que en la versión inicial de las bases elaboradas por LAP, correspondientes a la subasta realizada en el año 2004 para seleccionar a los operadores del servicio de asistencia en tierra (rampa) a terceros en el AIJCh, dicha Entidad Prestadora incluyó como causal de resolución el hecho que Aviación Líder incumpla alguna de las obligaciones laborales descritas en dicho documento.
- 8.4 Ante las observaciones presentadas por las empresas postoras de la subasta, se le indicó a LAP³ que para la existencia de una causal de resolución, debía 1) esperar el pronunciamiento de la autoridad administrativa competente, y 2) que dicha situación se repita por lo menos dos (02) veces en el mismo año.
- 8.5 Lo anterior permite restringir las causales de resolución a incumplimientos de obligaciones laborales contenidas en el marco legal peruano, brinda la oportunidad de que Aviación Líder presente sus descargos a la autoridad administrativa competente, de ser el caso, y adicionalmente brinda también la oportunidad de no volver a cometer dicha infracción, si hubiera incurrido en alguna.
- 8.6 Dichas observaciones de OSITRAN presentadas con ocasión de la subasta mencionada, han sido consideradas por LAP en esta oportunidad.

9. Con respecto al manejo de la información

- 9.1 En este aspecto, el Contrato de Acceso propuesto por LAP contiene la Cláusula Vigésimo Segunda.- Confidencialidad, y la Cláusula Vigésimo Quinta.- De Intermediación Ilegal de Información. En esta última, LAP propone que en caso que Aviación Líder brinde cierta información a terceros

³ Observación 21.h) remitida adjunta al Oficio N° 412-04-GS-OSITRAN. recibido por LAP el 03 de junio de 2004

en la forma allí descrita, podrá exigir el pago de una penalidad, la reparación del daño ulterior, y resolver el Contrato de Acceso.

- 9.2 Al respecto, se debe mencionar que en la versión inicial de las bases elaboradas por LAP, correspondientes a la subasta realizada en el año 2004 para seleccionar a los operadores del servicio de asistencia en tierra (rampa) a terceros en el AIJCH, dicha Entidad Prestadora incluyó también como causal de resolución el hecho que Aviación Líder incumpla con estas obligaciones
- 9.3 Entre las observaciones alcanzadas a LAP con respecto a dichas Bases, se le indicó⁴ que el incumplimiento de este numeral no podía ser causal de resolución debido a que no estaba directamente vinculado al acceso solicitado.
- 9.4 Adicionalmente, en el presente caso que Aviación Líder observa el monto de la penalidad como excesiva, se considera válido establecer que ante un incumplimiento de esta cláusula, LAP podrá exigir una indemnización equivalente a la garantía de fiel cumplimiento de contrato.
- 9.5 Asimismo, se considera también válida la exigencia de Aviación Líder de que LAP mantenga el mismo compromiso con respecto a su información.

10. Con respecto al medio ambiente

- 10.1 En su Cláusula Vigésimo Tercera .- Del Medio Ambiente, LAP propone una serie de obligaciones ambientales. Ante las mismas, Aviación Líder manifiesta su acuerdo siempre y cuando no le implique un fuerte gasto o inversión.
- 10.2 Sin embargo, se debe mencionar que el cumplimiento de las obligaciones legales en materia ambiental no está supeditado a que el gasto o inversión respectiva no afecten la economía de Aviación Líder. De ser el caso, estos desembolsos deben efectuarse e incorporarse en los costos de la actividad respectiva.
- 10.3 Por otro lado, al igual que en casos similares anteriores, se considera suficiente con aludir al Reglamento de Acceso de LAP, el cual contiene los requisitos que LAP considera aplicables en los aspectos ambientales. Por ejemplo, cabe mencionar que entre los requisitos para el servicio de rampa contenidos en el Reglamento de Acceso de LAP, se incluye el cumplimiento de las “Guías Ambientales del IFC para Aeropuertos”, el “Procedimiento de Monitoreo Ambiental”, el “Manual de Higiene y Saneamiento de Transportes Aéreos”, el “Procedimiento para el Manejo y Disposición de Aceites Usados”, etc.

11. Con respecto a las “cláusulas adicionales” propuestas por LAP

- 11.1 LAP incorpora en su Cláusula Adicional Primera la facultad de ceder su posición contractual, lo cual es procedente en la medida que corresponde con lo establecido en el Contrato de Concesión.

⁴ Observación 21.g) remitida adjunta al Oficio N° 412-04-GS-OSITRAN. recibido por LAP el 03 de junio de 2004

12. Con respecto a las penalidades

- 12.1 LAP incorpora en su Cláusula Décimo Primera.- Penalidad por Incumplimiento – un monto de US\$ 100,000; lo cual Aviación Líder observa como excesiva.
- 12.2 Se considera que LAP debe tener la opción de obtener el lucro cesante que le pudiera ocasionar un incumplimiento del Usuario Intermedio, en cuyo caso debiera aplicar el procedimiento previsto en el numeral correspondiente a la garantía de fiel cumplimiento, sin perjuicio de la reparación del daño ulterior que se pudiera ocasionar.
- 12.3 Asimismo, se debe mencionar que la mayor penalidad para un Usuario Intermedio, y por ende el incentivo a cumplir las obligaciones contenidas en el Mandato de Acceso, sería la posibilidad de suspensión del acceso a la infraestructura aeroportuaria.

13. Con respecto a las causales de resolución

- 13.1 En el Contrato de Acceso propuesto, LAP incorpora en su Cláusula Décimo Séptima una serie de obligaciones cuyo incumplimiento sería una causal de resolución. Sin embargo, algunas de estas obligaciones se refieren a aspectos que no necesariamente ameritan una resolución.
- 13.2 En consecuencia, este Mandato incorpora aquellas infracciones que ameriten llegar a tal situación extrema.

14. Con respecto a las deudas por concepto de cargo de acceso a la infraestructura para brindarse el servicio de asistencia en tierra

- 14.1 LAP ha observado que el Mandato de Acceso debiera incorporar entre los requisitos para su entrada en vigencia, que Aviación Líder le cancele las deudas que pudieran tener por el concepto de cargos de acceso a la infraestructura para prestarse el servicio de asistencia en tierra.
- 14.2 Al respecto, se debe mencionar que el REMA prevé en el literal e) de su Artículo 61°.- Aspectos a evaluar para determinar la justificación de la negativa a brindar Acceso – aquellos problemas contractuales anteriores por parte del solicitante, como incumplimiento de pagos o requisitos.
- 14.3 Por lo tanto, la observación de LAP está acorde a lo establecido en el REMA, por lo que el Mandato de Acceso recogerá dicha observación.

V. TÉRMINOS Y CONDICIONES DEL ACCESO

En el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución, se establecen los términos y condiciones en los cuales Aviación Líder S.A. podrá acceder a la utilización de la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

POR LO EXPUESTO, en aplicación de las funciones previstas en el Artículo 7.1°, Literal p) de la Ley N° 26917, Artículo 3°, Literal c) de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos,

modificado por el Artículo 1º de la Ley N° 27631, el Artículo 24º del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 010 – 2001 – PCM, el Numeral 21.2 de la Ley N° 27943, el Artículo 101º del Reglamento de la precitada Ley, y los Artículo 11º y 43º del REMA; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión del 26 de julio de 2005:

SE RESUELVE:

Artículo 1º: Dictar Mandato de Acceso a LAP en favor de Aviación Líder S.A., para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para efectos de la prestación del Servicio Esencial de Asistencia en Tierra a sus aeronaves; estableciendo las condiciones y cargos de acceso que se señalan en el Anexo N° 1, el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2º: Establecer que cualquier incumplimiento de LAP con relación al Mandato de Acceso aprobado en virtud al Artículo 1º de la presente Resolución, se sujetará a lo establecido por el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 3º: El Mandato de Acceso que se dicta en virtud a la presente Resolución, entrará en vigencia a partir del 3 de agosto de 2005.

Artículo 4º: El cargo de acceso establecido por Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN se aplicará hasta el 2 de agosto de 2005, autorizándose a las partes a negociar la cancelación de las deudas que se hubieren originado durante su vigencia, en un plazo de 30 días hábiles.

Artículo 5º: Notificar la presente Resolución a LAP y a Aviación Líder S.A. y publicarla en la página web de OSITRAN.

Artículo 6º: Encargar a la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, que adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente

ANEXO 1

TÉRMINOS, CONDICIONES Y CARGOS RELATIVOS AL MANDATO DE ACCESO QUE SE DICTA A LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP), PARA QUE OTORQUE EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA CON EL FIN DE QUE EL USUARIO INTERMEDIO AVIACIÓN LÍDER S.A. SE BRINDE EL SERVICIO ESENCIAL DE ASISTENCIA EN TIERRA (RAMPA) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ (AIJCh)

1. OBJETO

El presente Mandato de Acceso tiene por objeto determinar los términos, condiciones y cargos de acceso aplicables para que la Entidad Prestadora Empresa Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) otorgue al Usuario Intermedio Aviación Líder S.A., el acceso a la infraestructura aeroportuaria con el fin de que brinde el servicio de asistencia en tierra (rampa) a sus aeronaves, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

2. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO ESENCIAL

El Servicio Esencial de Asistencia en Tierra o de Rampa (ground handling) está compuesto por aquellos que servicios que asisten a las naves en tierra, necesarios para su operación tanto de embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo. Se incluye los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, la depuración de aguas, la entrega y recepción de equipajes y carga, el remolque de aeronaves, el suministro de energía eléctrica para las aeronaves, el suministro de presión neumática para arranque de aeronaves, el suministro de aire acondicionado a las aeronaves, el embarque de personas con movilidad restringida, la limpieza de la cabina, entre otros.

3. DESCRIPCIÓN DE LAS FACILIDADES ESENCIALES

Las Facilidades Esenciales cuya utilización es necesaria para brindar el Servicio Esencial de Asistencia en Tierra, son las siguientes:

- Rampa
- Área de parqueo de equipos
- Vías y áreas de tránsito interno
- Áreas de procesamiento y distribución de carga
- Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje

4. OBLIGACIONES DEL USUARIO INTERMEDIO

Para el cumplimiento de sus actividades el Usuario Intermedio prestador del servicio de Rampa, deberá:

- a) Cumplir con los requisitos y condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre ellas la de obtener las licencias, autorizaciones, y/o certificaciones que dicha autoridad gubernamental establezca,
- b) Cumplir con los requisitos contenidos en el Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L., teniendo en consideración lo dispuesto en sus Disposiciones Finales.
- c) Cumplir con el pago del cargo de acceso establecido, de acuerdo al procedimiento previsto para tal fin,

- d) Mantener en el Aeropuerto en todo momento en que realice operaciones, una persona responsable debidamente facultada para tomar decisiones en su representación. Asimismo, Aviación Líder deberá contar con personal altamente capacitado e idóneo para la prestación del servicio materia del presente Contrato. En el caso que, en la ejecución de las operaciones de rampa, el personal del U.I. cometa infracciones a las normas consideradas en el Reglamento de Acceso de LAP, LAP podrá notificar el mismo a Aviación Líder en un plazo máximo de dos (02) días de ocurrido en el hecho. En caso que Aviación Líder no se encuentre de acuerdo con lo expresado en la notificación, podrá utilizar los mecanismos previstos en el numeral del presente Mandato correspondiente a la solución de controversias. En caso que LAP notifique a Aviación Líder de dos infracciones cometidas durante el mismo año calendario por el mismo empleado, LAP podrá solicitar su reemplazo en la prestación del auto servicio de rampa, el cual deberá producirse en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles,
- e) No ceder temporal o definitivamente o bajo cualquier modalidad el presente Contrato. Cualquier cesión, fusión, absorción u otro tipo de reorganización societaria que suponga la cesión del presente Contrato a otra empresa, deberá contar con la aprobación previa de LAP, quien no podrá negarse injustificadamente a aceptar dicha operación. Para determinar la aceptación o no, LAP se basará en las disposiciones del Contrato de Concesión, así como en lo dispuesto en el REMA,
- f) Cubrir los costos de la limpieza y remediación o de los daños, de ser el caso, del(las) área(s) afectada(s) con derrame(s) de combustible, lubricantes u otras sustancias contaminantes o peligrosas, ocasionado(s) por Aviación Líder durante la prestación del servicio de rampa a sus aeronaves. Estos costos deberán ser sustentados por LAP o por la empresa que ésta designe en su debido momento. Para efectos del pago de los costos a los que se refiere el presente acápite, las Partes dejan expresa constancia que podrá utilizarse, a decisión de LAP, la Garantía de Fiel Cumplimiento correspondiente,
- g) En el caso de producirse algún derrame de combustible u otra sustancia de alguno de los equipos de Aviación Líder, éste deberá presentar un certificado que determine que el equipo ha sido debidamente reparado y cumple con los límites permisibles antes del reinicio de operaciones,
- h) Solicitar a LAP, previamente a su utilización, la autorización respectiva para el uso de medios inalámbricos en el Aeropuerto. LAP no podrá negarse en forma injustificada a otorgar dicha autorización,
- i) Aviación Líder está obligado frente a LAP y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales que directa o indirectamente pudieran ocasionar sus trabajadores, empleados, personal de confianza o las personas que en general Aviación Líder hubiese designado o aquéllas que realicen actividades en su beneficio. Para tal efecto, Aviación Líder se obliga expresamente a asumir los costos de reparación o indemnización correspondientes y a mantener indemne a LAP frente a cualquier reclamo, de sus trabajadores, funcionarios, agentes o terceros que tengan como causa alegada un hecho atribuible a Aviación Líder. Las Partes dejan expresa constancia de que Aviación Líder deberá asumir o rembolsar inmediatamente a LAP el íntegro de los gastos legales y otros en los que tenga que incurrir a fin de proteger sus derechos y cautelar sus intereses.

5. CARGO DE ACCESO

- a) Aviación Líder deberá pagar mensualmente a favor de LAP y dentro de los primeros siete (7) días calendario del mes siguiente a la prestación del servicio, el cargo de acceso que corresponda a cada aeronave por cada operación de rampa que realice, de acuerdo a la clasificación descrita en el presente numeral. A dicho cargo Aviación Líder deberá añadirle el Impuesto General a las Ventas (IGV) así como cualquier otro impuesto relacionado.

- b) Para efecto de acreditar la facturación mensual, Aviación Líder entregará a LAP dentro de los primeros siete (7) días calendario del mes siguiente a la prestación del servicio, una declaración jurada mensual indicando el número de operaciones de rampa atendidas, firmada por su representante legal.
- c) El Cargo de Acceso, y cualquier otro monto que Aviación Líder deba pagar a LAP se efectuará mediante depósito en efectivo, transferencia bancaria o cheque de gerencia, en la Cuenta Bancaria en Moneda Extranjera N° 0004669126 en el Citibank del Perú S.A. abierta a nombre del Fideicomiso LAP⁵.
- d) El agente (representante debidamente acreditado) de los Acreedores Permitidos⁶ comunicará por escrito a Aviación Líder cualquier cambio vinculado con la cuenta del Fideicomiso LAP, cambio que sólo podrá ser hecho por éste. Aviación Líder se obliga a efectuar los pagos en la nueva cuenta abierta por el Fiduciario⁷ materia de la comunicación, siempre y cuando la comunicación haya sido hecha por lo menos con una anticipación de dos días calendario de la fecha en la que Aviación Líder deba hacer el depósito.
- e) Por cada pago que efectúe, Aviación Líder deberá presentar una copia de la boleta de depósito respectiva. LAP entregará a Aviación Líder el comprobante de pago correspondiente por cada pago efectuado.
- f) En el caso que Aviación Líder no cumpla con cancelar de manera íntegra, exacta y oportuna los importes correspondientes al cargo de acceso dentro del plazo establecido en el presente, deberá pagar en forma adicional el interés moratorio resultante de aplicar la TAMEX correspondiente a la fecha en que se incurre en mora más una sobre tasa equivalente al 3% (tres por ciento) anual, sobre el importe adeudado, por el período que se mantenga el retraso. Además, serán de cargo de Aviación Líder todos los gastos y costos legales, judiciales y/o administrativos por las acciones que se tengan que iniciar para efecto de procurar la cobranza de los importes debidos.
- g) Los cargos de acceso establecidos se reajustarán en 4.08% el 01 de enero de 2007.
- h) Los cargos que Aviación Líder debe pagar por el acceso a la infraestructura aeroportuaria para la operación del servicio de rampa, son los siguientes:

Cargos de acceso por uso de infraestructura para la prestación de autoservicios de rampa en el AIJCH

Tipo	Cargos de Acceso Aprobados		
	Rango (PMD)		Cargo Autoservicios US \$ por operación)
	Min	Max	
Tarifa 1	0	5.68	6.29
Tarifa 2	5.68	8.70	12.53

⁵ “Fideicomiso LAP”: es el patrimonio fideicometido creado como resultado de la celebración del Contrato de Fideicomiso suscrito con el fin de garantizar el financiamiento necesario para el desarrollo de las mejoras en el Aeropuerto. LAP ha celebrado con fecha 30 de septiembre de 2003, un Contrato de Fideicomiso de Administración No Discrecional y de Garantía Irrevocable (en adelante el “Contrato de Fideicomiso”) a favor de los Acreedores Permitidos y con la participación de Citibank del Perú S.A. (antes Citibank N.A. Sucursal de Lima) como fiduciario.

⁶ “Acreedores Permitidos”: Overseas Private Investment Corporation (“OPIC”) y Kredintanstalt für Wiederaufbau (“KfW”); así como todas aquellas entidades, instituciones financieras que hayan proporcionado o que proporcionen en el futuro préstamos preferentes o garantías de préstamos preferentes a LAP de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión.

⁷ “Fiduciario”: Citibank del Perú S.A.; o cualquier empresa del sistema financiero peruano debidamente autorizada para actuar como fiduciario, que lo suceda y cuyo nombramiento sea debidamente comunicado a Aviación Líder por el agente (representante debidamente acreditado) de los Acreedores Permitidos.

Tipo	Cargos de Acceso Aprobados		
	Rango (PMD)		Cargo Autoservicios US \$ por operación)
	Min	Max	
Tarifa 3	8.70	33	34.45
Tarifa 4	33	51	57.41
Tarifa 5	51	56	62.63
Tarifa 6	56	78	89.77
Tarifa 7	78	152	168.06
Tarifa 8	152	188	219.21
Tarifa 9	188	287	334.03
Tarifa 10	287		448.85

6. VIGENCIA DEL ACCESO

El Usuario Intermedio tendrá derecho al acceso a la infraestructura aeroportuaria para prestar el servicio de asistencia en tierra (rampa) a sus aeronaves hasta el 20 de julio de 2011 inclusive.

7. GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO

- a) Para la vigencia del presente Mandato, Aviación Líder se obliga a entregar a LAP como Garantía de Fiel Cumplimiento de las obligaciones contenidas en el mismo, la Carta Fianza Bancaria descrita en el Reglamento de Acceso de LAP, emitida por un banco de primer nivel.
- b) Dicha Carta Fianza deberá tener una vigencia anual, y deberá ser renovada antes del vencimiento de la misma.
- c) Cuando dicha Carta Fianza corresponda al último año de vigencia del presente Mandato, la misma deberá considerar un plazo adicional de treinta (30) días calendario adicionales.
- d) La Carta Fianza Bancaria deberá ser incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión y de ejecución automática a sólo requerimiento de LAP, y deberá cumplir necesariamente con el formato establecido para estos efectos por LAP.
- e) La Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará el pago íntegro, exacto y oportuno de las contraprestaciones pactadas, los importes facturados por LAP por concepto de cargo de acceso, arbitrios, intereses y/o penalidades, así como los costos o gastos que hubiese asumido LAP y que el presente Mandato hubiera autorizado a ser materia de reembolso por parte de Aviación Líder.
- f) La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento se producirá cuando, existiendo un saldo deudor vencido y previamente informado a Aviación Líder, LAP decida cancelarlo con cargo a la Garantía de Fiel Cumplimiento. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de deudas a Aviación Líder y el saldo a su favor que pudiera corresponder, la misma que podrá ser observada por éste dentro de un plazo no mayor de cinco (5) días calendario de recibida, luego del cual se considerará que no tiene reclamación alguna que realizar y que se encuentra conforme con el monto ejecutado.
- g) En caso de ejecución, Aviación Líder se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de diez (10) días calendario de comunicada la ejecución.

- h) La Garantía de Fiel Cumplimiento será devuelta a Aviación Líder dentro de los sesenta (60) días calendario posteriores a la conclusión del presente Mandato, sin la aplicación de interés alguno, en cuyo plazo LAP verificará que Aviación Líder no le adeude suma alguna por los conceptos que cubre dicha Garantía.

8. PÓLIZAS DE SEGUROS

- a) Aviación Líder debe presentar a LAP las pólizas de seguro establecidas en el Reglamento de Acceso de esta Entidad Prestadora, así como constancia de cancelación de la prima, extendida por una compañía de seguros de clasificación no inferior a "B", de acuerdo a la calificación de riesgo vigente y a plena satisfacción de LAP.
- b) Todas las pólizas deberán contemplar una renuncia expresa respecto al derecho de subrogación en contra de LAP y de los Acreedores Permitidos.
- c) Las pólizas de seguros de Aviación Líder serán las principales y cualquier otra póliza mantenida por LAP será considerada como excedente y no contribuirá al pago de indemnizaciones a favor de Aviación Líder.
En la Póliza de Seguros correspondiente, deberá establecerse expresamente que LAP queda liberado de todo tipo de responsabilidad frente a terceros, como consecuencia de algún acto producido o generado por Aviación Líder, sus trabajadores o dependientes, directa o indirectamente.

9. ASPECTOS LABORALES

- a) Se deja expresa constancia que Aviación Líder asumirá la responsabilidad del pago del íntegro de las obligaciones derivadas de la relación laboral que mantiene con todos sus trabajadores destacados en el Aeropuerto. En este sentido, las Partes reconocen que no existe entre LAP y los trabajadores, empleados, agentes, representantes y/o demás personas asignadas por Aviación Líder a la prestación del servicio materia del presente Contrato, relación laboral de ninguna clase ni, consecuentemente, responsabilidad alguna de LAP frente a ellas.
- b) Aviación Líder no deberá ejercer ninguna acción destinada a impedir que sus trabajadores ejerzan su derecho de libertad sindical, y/o el de negociación colectiva dentro de los límites establecidos por la Ley de Relaciones Colectivas de Trabajo y sus normas reglamentarias. Por efecto de ello, Aviación Líder no deberá adoptar ninguna medida durante el inicio, desarrollo o con ocasión a la extinción de la relación laboral que tenga como propósito impedir el libre ejercicio de los derechos enunciados precedentemente, salvo que se configuren supuestos de abuso en el ejercicio de dichos derechos, empleando violencia y/o la comisión de delitos y/o infrinjan las normas jurídicas aplicables. El ejercicio de esos derechos no podrá ser la causa que justifique el traslado de sus trabajadores, la suspensión de alguno de ellos, o la terminación del vínculo laboral.
- c) Aviación Líder no podrá, en ningún caso, contratar a niños menores de quince (15) años. Cuando las actividades a desarrollar sean de riesgo, Aviación Líder no podrá contratar a ningún menor de dieciocho (18) años.
- d) Aviación Líder no podrá introducir ninguna técnica o modalidad de empleo que implique trabajo forzoso.
- e) Aviación Líder deberá cumplir rigurosamente con todos los requerimientos legales relacionados con la seguridad ocupacional y sanitaria del trabajador. A su vez, Aviación Líder deberá respetar el salario mínimo vital, la jornada máxima laboral, y en general, todos los derechos laborales mínimos que corresponden a sus trabajadores.
- f) Aviación Líder deberá reconocer al trabajador el derecho a solicitar el cambio de tareas cuando el desarrollo de éstas sean riesgosas para él, sin que en ningún

caso, el ejercicio de este derecho pueda provocar la pérdida del empleo del trabajador.

- g) Aviación Líder deberá asegurar que todos los trabajadores cuenten con un descanso semanal mínimo de 24 horas.
- h) LAP no asume responsabilidad alguna frente a terceros, por incumplimientos derivados del presente numeral.

Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, queda perfectamente entendido que Aviación Líder no será responsable por el incumplimiento de alguna de las condiciones mínimas de empleo enunciadas precedentemente, cuando Aviación Líder haya incurrido en él, como resultado de actos gubernamentales (fuerza mayor).

10. CONFIDENCIALIDAD E INTERMEDIACIÓN ILEGAL DE LA INFORMACIÓN

- a) Aviación Líder se obliga a que, ni él, sus trabajadores, funcionarios, agentes o contratistas, podrán proporcionar a terceros Información Confidencial referida al Concedente (Estado peruano), a OSITRAN, a LAP o al Aeropuerto que hubiese sido calificada como confidencial, reservada.
- b) Este compromiso de confidencialidad se extiende a todo el personal a su servicio e incluye de ser el caso, a todos los mandatarios, representantes, agentes, asesores y funcionarios de Aviación Líder, 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 Numeral. Aviación Líder, sus trabajadores y contratistas, no divulgarán a terceras personas la información confidencial o reservada a la que se refiere el presente Numeral, salvo que, en cada caso, cuenten con la debida autorización previa y por escrito de LAP, de ser el caso.
- c) No obstante lo anterior, Aviación Líder podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con la Ley Aplicable, o cuando exista una orden judicial o administrativa que así lo disponga. Cuando dicha información sea requerida por una autoridad judicial o que cuente con facultades legales para exigir su entrega, Aviación Líder se obliga a notificar inmediatamente a LAP del requerimiento y hará cuanto esté a su alcance para permitir que LAP pueda hacer uso de los mecanismos legales adecuados para cautelar sus derechos. Cuando dicha información sea requerida por los auditores de Aviación Líder, ésta será proporcionada con la autorización escrita de LAP, quienes a su vez estarán legalmente obligados a guardar absoluta reserva sobre la información que les sea proporcionada.
- d) LAP, se obliga a que ni él, sus accionistas y trabajadores proporcionarán a terceros la información que, en ejecución de este Contrato, le proporcione a Aviación Líder, salvo a aquellas personas consideradas en este Contrato y en el Contrato de Concesión, así como a las autoridades administrativas y judiciales.
- e) LAP y Aviación Líder declaran conocer de la existencia de una práctica (en adelante “intermediación ilegal de información”) en la que ciertas personas o entidades se acercan a funcionarios, empleados, contratistas, subcontratistas, asesores, proveedores, mandatarios, representantes, agentes y en general cualquier persona vinculada, directa o indirectamente con Aviación Líder, y ofrecen información confidencial o ejercen influencia ilícita con el objeto de obtener negocios y/o beneficios a través de la corrupción en la contratación y/o en los procesos de licitaciones competitivas. LAP y Aviación Líder declaran no permitir la práctica de intermediación ilegal de información o cualquier otra acción que corrompa el proceso de adjudicación y/o contratación, y garantizan y declaran que no han utilizado ni utilizan la intermediación ilegal de información con relación a este contrato. En caso de incumplimiento de lo dispuesto en la presente Cláusula, la parte infractora (LAP o Aviación Líder) podrá exigir a la otra (LAP o Aviación Líder)

el pago de una penalidad equivalente al íntegro de la garantía de fiel cumplimiento prevista en el presente, y la reparación del daño ulterior que pudiera eventualmente generarse.

Las Partes acuerdan que notificarán de inmediato a la otra parte, si cualquier persona le ofreciere intermediar ilegalmente con la información con relación a este Contrato. Las Partes se comprometen a que tal notificación y demás información relacionada suministrada por la otra parte será de carácter confidencial.

11. ASPECTOS AMBIENTALES

- a) Aviación Líder se obliga, en la medida que le sean aplicables, a dar estricto cumplimiento a todos los requerimientos, estándares, obligaciones, protecciones, obligaciones relacionadas con temas de salud, social y seguridad medio ambiental requeridos por: a) el Contrato de Concesión; b) cualquier requerimiento legal aplicable relativo a Medio Ambiente; c) las normas y procedimientos ambientales contenidos en el Reglamento de Acceso de LAP, en tanto estos últimos cumplan con los principios del REMA⁸. Las actualizaciones de estas normas serán comunicadas por LAP a Aviación Líder durante la vigencia de este Mandato, por medio escrito.
- b) Aviación Líder se obliga a emplear las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente, el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación objeto de este Contrato.
- c) LAP podrá verificar el cumplimiento de esta obligación. Para tal fin, LAP tendrá derecho a efectuar visitas al o (las) Área(s) asignada(s) donde Aviación Líder realiza sus actividades y servicios, en las fechas y horarios que LAP y Aviación Líder fijen de común acuerdo, o según lo establecido en las normas legales aplicables.
- d) Asimismo, Aviación Líder se obliga a resolver, a la brevedad posible, toda observación que atente contra lo establecido en las normas mencionadas.
- e) Aviación Líder obtendrá y mantendrá vigentes todas las autorizaciones gubernamentales que, de acuerdo a las leyes ambientales, se requieran para desarrollar sus operaciones. LAP podrá verificar el cumplimiento de esta obligación periódicamente.
- f) En caso Aviación Líder tomase conocimiento de la existencia de daños o potenciales daños al medio ambiente como parte de la ejecución de sus operaciones, deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento de LAP, debiendo asimismo proporcionar un proyecto de subsanación de dicho daño, el mismo que será aprobado por LAP.
- g) Dicho proyecto de subsanación deberá ser desarrollado y sometido a consideración de LAP dentro de las 24 horas posteriores a la fecha en la que Aviación Líder tomó conocimiento del daño o peligro de daño. Similares acciones deberán ser tomadas por Aviación Líder respecto a los reclamos por daños al medio ambiente que recibiera, provenientes de terceras personas y/o empresas.

12. CESIÓN CONTRACTUAL POR PARTE DE LA ENTIDAD PRESTADORA

Lima Airport Partners S.R.L podrá ceder su posición contractual, de conformidad a lo estipulado en su respectivo Contrato de Concesión.

La cesión contractual será informada por LAP al Usuario Intermedio mediante comunicación escrita, conforme a lo dispuesto en la parte final del tercer párrafo del Art. 1435° del Código Civil.

⁸ Dicha precisión está contenida en las Disposiciones Transitorias del mismo Reglamento de Acceso de LAP.

13. INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y PENALIDADES

Lima Airport Partners S.R.L notificará al Usuario Intermedio en el caso que éste incumpliera con alguna de sus obligaciones contenidas en el presente Mandato de Acceso. En el caso que el Usuario Intermedio no subsane el incumplimiento en el plazo de siete (07) días contados desde el día siguiente en que es notificado por escrito por LAP, el Mandato de Acceso quedará suspendido mientras se mantenga dicho incumplimiento.

Adicionalmente, en el caso que el incumplimiento contractual hubiere ocasionado un lucro cesante a LAP, ésta podrá ejecutar la garantía de fiel cumplimiento para resarcir el daño sufrido, sin perjuicio de que pueda reclamar una reparación del daño ulterior, del ser el caso.

14. CAUSALES DE RESOLUCIÓN

Aviación Líder declara de manera expresa que faculta a LAP a resolver de pleno derecho la presente relación de acceso, en caso de haber recibido de ésta una notificación comunicándole el incumplimiento de alguna de las siguientes obligaciones, y luego de haber transcurrido treinta días calendario sin haber subsanado la misma. Las obligaciones cuyo incumplimiento será causal de resolución son aquellas contenidas en⁹:

- El Numeral 4 sobre Obligaciones de Aviación Líder, literales a), b) y c)¹⁰
- El Numeral 5 sobre cargo de acceso
- El Numeral 7 sobre garantía de fiel cumplimiento
- El Numeral 8 sobre póliza de seguros
- El Numeral 9 sobre aspectos laborales, siempre que la autoridad competente haya declarado dos (02) infracciones cometidas por el Aviación Líder en el mismo año.
- El Numeral 11 sobre Aspectos ambientales

Del mismo modo, LAP podrá resolver de pleno derecho la presente relación de acceso, en el caso de que no llegue a un acuerdo con Aviación Líder según lo establecido el Artículo 4º de la Resolución N° 043-2005-CD-OSITRAN que aprueba el presente Mandato de Acceso, en el plazo de 30 días hábiles contados desde su vigencia, o incumpla con las obligaciones contraídas con LAP en el referido acuerdo.

Aviación Líder podrá dar por terminada la relación de acceso, mediante comunicación simple a LAP, con una anticipación no menor a siete (07) días calendario.

15. MODIFICACIÓN DEL MANDATO

En los casos que las partes acuerden modificar el presente Mandato de Acceso, LAP deberá remitir a OSITRAN dentro de los cinco (5) días siguientes de haber llegado al acuerdo, el Proyecto de Modificación respectivo, adjuntando la información mencionada en el artículo 72º del REMA.

16. FUERZA MAYOR

Ambas Partes quedan liberadas de las responsabilidades imputables al incumplimiento de sus respectivas obligaciones conforme al presente contrato, cuando éste se haya producido por caso fortuito o de fuerza mayor que constituyan un hecho extraordinario,

⁹ Se excluye como causal de resolución el numeral referido a información confidencial, cuya infracción podría ser materia de aplicación de la garantía de fiel cumplimiento.

¹⁰ Un incumplimiento a las obligaciones restantes de este numeral, podría ser materia de aplicación de la garantía de fiel cumplimiento.

imprevisible e irresistible que le impidan la ejecución de sus respectivas obligaciones o determine su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

17. MODIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE LA ENTIDAD PRESTADORA

LAP informará a OSITRAN y al Usuario Intermedio los cambios que vaya a introducir en la infraestructura, en caso que dichos cambios afecten el servicio de rampa, aplicando para tal fin el procedimiento previsto en el artículo 22° del REMA.

18. MODIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA POR PARTE DEL USUARIO INTERMEDIO

Aviación Líder podrá efectuar modificaciones a la infraestructura sólo si cuenta con la autorización previa de LAP, de acuerdo a lo previsto en el artículo 24° del REMA

19. ADECUACIÓN DE CARGOS DE ACCESO Y/O CONDICIONES ECONÓMICAS POR NEGOCIACIÓN CON OTROS USUARIOS INTERMEDIOS

En el caso que durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro Usuario Intermedio, otorgando un cargo de acceso y/o condiciones económicas más favorables que las establecidas en el presente Mandato, éstas deberán extenderse al presente Mandato.

20. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

En caso que las partes no lleguen a un acuerdo con relación a la interpretación y/o ejecución del Mandato de Acceso, dicha diferencia será sometida al procedimiento de solución de controversias conforme lo dispuesto en el Capítulo III del Título III del Reglamento General para la Solución de Reclamos y Controversias de OSITRAN.

21. JURISDICCIÓN APLICABLE

En el caso que cualquiera de las partes no se encuentre conforme a lo dispuesto por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, la acción contencioso administrativa se iniciará ante los Jueces y Tribunales de Lima.