



**LIMA
AIRPORT PARTNERS**

LAP-GCCO-C-2007-00005

Callao, 08 de enero de 2007.

Señores

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN
Presente.

OSITRAN	
MESA DE PARTES	
358	
10 ENE 2007	
<i>[Firma]</i>	4:25
Firma	Hora

LIMA AIRPORT PARTNERS SRL
Edificio Central del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Avenida Elmer Faucett s/n Callao
Lima Perú T 511 517 3100
F 511 517 3624

Atención : Ing. Alejandro Chang Chiang
Presidente del Consejo Directivo

Referencia : Ampliación de pedido y remisión de documentación adicional respecto de la Solicitud de Modificación del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante "LAP"), con R.U.C. No. 20501577252, con domicilio real y procesal en el Edificio Central piso 7 del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", ubicado en Av. Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representada por su Gerente General, el Sr. Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulu, identificado con D.N.I. N° 06480269, y por su Gerente Central de la Concesión, Sr. Gustavo Enrique Morales Valentín, identificado con D.N.I. No. 08770493, ante ustedes respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que, con fecha 25 de octubre de 2006 nuestra representada presentó la Carta LAP-GCCO-C-2006-00135, con la cual remitimos nuestra solicitud de modificación del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCh, de acuerdo a las condiciones contenidas en dicho documento.

Sobre el particular, habiendo nuestra representada identificado algunas materias adicionales que colaborarían con mejorar el texto del referido contrato, adjunto a la presente remitimos siete (7) propuestas adicionales de modificación respecto del mismo, las cuales están referidas al Numeral 5.5, al Numeral 1.2 del Anexo 3, al Numeral 1.3 del Anexo 14, al Numeral 1.18.1 del Anexo 14, al Numeral 1.18.2 del Anexo 14, al Numeral 1.19 del Anexo 14 y al Numeral 1.25 del Anexo 14, todos ellos referidos al Contrato de Concesión.

De manera adicional, hemos considerado necesario aclarar los alcances de la justificación presentada respecto de la solicitud de modificación referida al Numeral 1.6 del Contrato de Concesión - "Autoridad Gubernamental", así como aclarar parte del sustento para la solicitud presentada respecto a la modificación del Numeral 2.1.2 del Anexo 3; del Numeral 1.1.e del Anexo 5 y del Numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5.

Por otro lado, debemos indicar que, luego de revisado el texto de las propuestas de modificación del Contrato de Concesión, nuestra representada ha decidido parcialmente respecto de la modificación propuesta para el Numeral 1.1 del Contrato de Concesión.

El detalle de todos estos cambios, aclaraciones y desistimientos efectuados, se encuentran contenidos en el documento que como Anexo 1 remitimos adjunto a la presente carta.



Asimismo, adjuntamos a la presente diversa documentación adicional que sustenta los cambios solicitados en lo relativo a:

- (i) Nivel de Servicio en el Aeropuerto (Cláusulas 3.3, 14.2.2, Anexo 3, Anexo 19).
- (ii) Mejoras para el Periodo Remanente (Cláusula 5.6.2.2, Anexo 19).
- (iii) Tarifa para el Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal - Avión) en Buses (Anexo 3, Anexo 5).
- (iv) Aplicación de la TUUA a los Pasajeros en Transferencia (Anexo 5).
- (v) Definición de Autoridades Gubernamentales (Cláusula 1.6).
- (vi) Definición de Hora Punta (Cláusula 1.25).
- (vii) Pago del Valor Contable de las Mejoras a los Acreedores Permitidos (Cláusula 15.7.5).
- (viii) Remediación Ambiental (Cláusula 18.1).
- (ix) Regímenes Especiales (Cláusula 24.13).
- (x) Equilibrio Económico del Contrato (Cláusula 26).
- (xi) Cuadro de Responsabilidades de los Servicios de Aeronavegación (Anexo 3 Apéndice 1).
- (xii) Asignación de Locales y Servicios para Líneas Aéreas (Anexo 5 Numeral 2.1).
- (xiii) Eliminación del Servicio de Agua Potable de los Puentes de Embarque (Anexo 6 Numeral 2.1.1 - C 1).
- (xiv) Saneamiento de Terrenos a cargo del Estado (Anexo 11 Numeral 2).
- (xv) Control de Erosión, Polvo y Peligro Aviar (Anexo 14 Numeral 1.25).

El sustento de cada una de estas solicitudes de modificación es presentado en un Anexo independiente, estando los mismos numerados del 2 al 16.

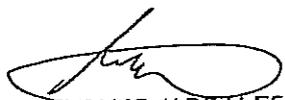
Consideramos asimismo oportuno señalar que las modificaciones propuestas en el presente documento, así como aquellas contenidas en la Carta LAP-GCCO-C-2006-00135, han sido efectuadas tomando en consideración los Lineamientos para la Interpretación, Modificación y Reconversión de los Contratos de Concesión, aprobados mediante Acuerdo No. 494-144-04-CD-OSITRAN.

Finalmente, debemos indicar que quedamos a vuestra disposición a efectos de remitir la información adicional y/o llevar a cabo las reuniones que consideren necesarias, a efectos de explicar y fundamentar de la mejor manera los alcances de nuestras solicitudes de modificación del Contrato de Concesión.

Sin otro particular que expresar, agradeciéndoles por adelantado la atención que les merezca la presente solicitud, quedamos de ustedes.

Atentamente,


JAIME DALY ARBULU
Gerente General


GUSTAVO MORALES VALENTÍN
Gerente Central de la Concesión

cc: Dra. Verónica Zavala Lombardi - Ministra de Transportes y Comunicaciones



Detalle de los Anexos que se Adjuntan

- Anexo 1: Modificaciones adicionales propuestas, aclaraciones y desistimientos.
- Anexo 2: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación al Nivel de Servicio en el Aeropuerto (Cláusulas 3.3, 14.2.2, Anexo 3 Segundo Párrafo, Anexo 19 Numeral 1).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del IATA Airport Development Reference Manual - 9th Edition, vigente desde enero de 2004, la misma en la cual se definen los distintos Niveles de Servicio de IATA, así como algunas de sus características.

- Anexo 3: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a las Mejoras del Periodo Remanente (Cláusula 5.6.2.2, Anexo 19 Numeral 3).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del National Plan of Integrated Airport Systems (1998 - 2002) de la F.A.A. (Federal Aviation Authority), en el cual se aprecia que se consideran demoras diarias promedio en el rango de tres (3) a cinco (5) minutos como el umbral a partir del cual se considera a las demoras como graves, debido a los perjuicios que generan a los operadores aeronáuticos.

- Anexo 4: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la Tarifa para el Servicio de Transporte de Pasajeros en Buses (Anexo 3 Numeral 1.1, Anexo 5 Numeral 1.1.e y Apéndice 1 Numeral 1.1).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes de la Propuesta Técnica presentada por el Consorcio Frankfurt - Bechtel - Cosapi en el año 2000, en la cual se aprecia que desde el momento de la oferta, el Consorcio (hoy LAP) tenía proyectado cobrar por el servicio de Transporte de Pasajeros en Buses.

- Anexo 5: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la aplicación de la TUUA a los Pasajeros en Transferencia (Anexo 5 Numeral 1.1).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del Anexo 6 de las Bases para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en la cual se aprecia que el propio Estado señaló que el AIJCh contaba con un 10% de pasajeros en tránsito, lo cual luego del cálculo explicado en nuestra carta remitida el 25 de octubre de 2006, arroja la existencia de alrededor de un 12% de pasajeros en transferencia, los cuales habrían sido utilizados para la proyección de ingresos del Concesionario por concepto de TUUA.

Adicionalmente, se acompañan las partes pertinentes del Acuerdo de Consejo Directivo No. 568-04-CD-OSITRAN, Informe No. 017-04-GAL-GRE-OSITRAN, Acuerdo de Consejo Directivo No. 622-164-05-CD-OSITRAN, Informe No. 014-05-GAL-GRE-OSITRAN en los cuales se reconoce que los 'pasajeros en transferencia' son 'pasajeros embarcados'.



Anexo 6: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la definición de Autoridades Gubernamentales (Cláusula 1.6).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del Acuerdo No. 643-169-05-CD-OSITRAN, por medio del cual se da a las Empresas de propiedad del Estado un tratamiento equivalente al de las Autoridades Gubernamentales, como consecuencia de ser las mismas parte del Estado.

Anexo 7: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la definición de Hora Punta (Cláusula 1.25).

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del libro Airport Systems Planning, Design and Management del Massachusetts Institute of Technology (MIT), en el cual se detallan hasta siete posibles definiciones aceptadas en el negocio aeroportuario respecto de la 'Hora Punta', señalándose que aquella propuesta indicada por el Concesionario en su carta remitida el 25 de octubre de 2006, es la utilizada por la FAA y cae dentro del rango establecida por esta última.

Anexo 8: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida al pago del Valor Contable de las Mejoras a los Acreedores Permitidos (Cláusula 15.7.5)

Se adjunta una copia de las partes pertinentes de los contratos de concesión celebrados por el Estado peruano respecto de:

- Concesión Tramo Ancón - Huacho - Pativilca.
- Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur.
- Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica (Red Vial 6).

En dichos contratos se aprecia que el plazo para el pago del Valor Contable de las Mejoras ante un eventual caso de resolución de los respectivos Contratos de Concesión, es de doce (12) meses. Dicho sustento es relevante para nuestro pedido, ya que el plazo actualmente previsto en nuestro contrato de Concesión es de 16 meses, el mismo que buscamos reducir.

Anexo 9: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a Remediación Ambiental (Cláusula 18.1)

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del Acuerdo No. 519-148-04-CD-OSITRAN, referido a la responsabilidad del Estado peruano respecto de la remediación de los pasivos ambientales generados antes de la entrega en posesión de los terrenos del aeropuerto por parte del Concesionario. Adicionalmente, establece la posibilidad que se lleven a cabo diversas Auditorias de Impacto Ambiental a efectos de identificar nuevos pasivos ambientales en las zonas que integran el AIJCh posibilidad que también está de alguna manera contemplada en el referido Acuerdo del Consejo Directivo de OSITRAN.

Anexo 10: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la existencia de Regímenes Especiales (Cláusula 24.13)



Se adjunta una copia del Oficio No. 766-2006-MTC/02 y Oficio No. 265-06-GAF-OSITRAN, por los cuales se autoriza el descuento de determinadas deudas de la Embajada de los Estados Unidos de América respecto de la Retribución a ser pagada a favor del Estado peruano, como consecuencia de la aplicación de Regímenes Especiales conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión.

Anexo 11: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida al Equilibrio Económico del Contrato (Cláusula 26)

Se adjunta una copia de las partes pertinentes de los contratos de concesión celebrados por el Estado peruano respecto de:

- Obras y Mantenimiento de los Tramos Viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del "Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA".
- Tramo Vial Iñambari - Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil. Tramo 2: Urcos - Iñambari.
- Tramo Vial Iñambari - Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil. Tramo 3: Iñambari - Iñapari.
- Tramo Vial Iñambari - Azángaro del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil. Tramo 4: Iñambari - Azángaro.

En dichos contratos la alteración del régimen tarifario no ha sido excluida de manera expresa de los supuestos que afectan el equilibrio económico de los contratos, situación que difiere del contenido de nuestro Contrato de Concesión y que solicitamos modificar.

Anexo 12: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida al Cuadro de Responsabilidades de los Servicios de Aeronavegación (Anexo 3 Apéndice 1)

Se adjunta una copia de las partes pertinentes del Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI (Doc. 9137 - AN/898) Parte 8, el mismo que en su Capítulo 10 regula la posibilidad de que se lleve a cabo una dirección coordinada de la administración de la plataforma de los aeropuertos, lo cual demuestra la factibilidad de acceder a la modificación solicitada por LAP.

Anexo 13: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida a la Asignación de Locales y Servicios para Líneas Aéreas (Anexo 5 Numeral 2.1)

Se adjunta una copia del Acuerdo No. 505-146-04-CD-OSITRAN, por medio del cual OSITRAN emite recomendación a favor de exonerar al Concesionario de su obligación de necesariamente llevar a cabo subastas a efectos de asignar locales a líneas aéreas, sugiriendo de manera alternativa la aplicación de la normativa especial aprobada por OSITRAN para la asignación de facilidades esenciales (REMA).

La propuesta de modificación efectuada por nuestra representada resulta concordante con la recomendación emitida por OSITRAN, en el sentido que propone que los locales comerciales sean asignados libremente, siendo aquellas



áreas que califiquen como facilidades esenciales - usadas para la prestación de servicios esenciales - asignados conforme al REMA.

Anexo 14: Adjuntos relacionados a la propuesta referida a la eliminación del Servicio de Agua Potable de los Puentes de Embarque (Anexo 6 Numeral 2.1.1 - C 1).

Se adjunta una copia de la Resolución de Consejo Directivo No. 049-2006-CD-OSITRAN, referida a la eliminación de la obligación del Concesionario de que los puentes de embarque cuenten con el Sistema de Suministro de Energía Eléctrica.

El sustento principal para dicha eliminación está referido a la falta de mercado para dicho servicio, lo cual llevaría al Concesionario a realizar inversiones innecesarias y por tanto ineficientes.

Es de señalar que similar criterio es el que sustenta la eliminación del sistema de agua potable solicitado por LAP.

Anexo 15: Adjuntos relacionados a la propuesta de aclaración referida al saneamiento de Terrenos a cargo del Estado (Anexo 11 Numeral 2).

Se adjunta una copia de la Resolución de Consejo Directivo No. 050-2005-CD-OSITRAN, por la cual se interpretan los alcances de la obligación del Estado peruano respecto del saneamiento de los terrenos a ser entregados al Concesionario para la ampliación del AIJCh.

La propuesta de modificación contractual efectuada por LAP busca incorporar los alcances de dicha interpretación, al texto del Contrato de Concesión, siendo una de las características principales de dicho saneamiento, que el mismo permita a nuestra representada el uso irrestricto e incondicionado de los terrenos para los fines para los cuales le son entregados.

Anexo 16: Adjuntos relacionados a la propuesta de modificación referida al Control de Erosión, Polvo y Peligro Aviar (Anexo 14 Numeral 1.25)



ANEXO I

MODIFICACIONES ADICIONALES, ACLARACIONES Y DESISTIMIENTOS

1. Modificaciones adicionales al Numeral 5.5 del Contrato de Concesión.

Proponemos insertar modificaciones adicionales el numeral 5.5, de tal forma que la misma quede redactada de la manera siguiente:

"5.5 ~~Obligación de~~ Cooperación del Concedente. El Concedente, a petición ~~razonable~~ del Concesionario, ~~prestará su~~ estará obligado a apoyar/apoyarlo 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~~ obliga 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 y segura.

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"

Los cambios adicionales propuestos por nuestra representada - los mismos que han sido subrayados y resaltados en gris - buscan reflejar el alto grado de importancia que tiene la facilitación por parte del Concedente en los trámites de licencias u autorizaciones requeridas a efectos de operar en el Aeropuerto, así como su intervención a efectos que las Autoridades Gubernamentales y las Fuerzas Armadas desarrollen sus funciones de forma tal que permitan al Concesionario cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión.

En ese sentido, resulta necesario para nuestra representada que como parte del Contrato de Concesión se aclare que dichas obligaciones del Concedente constituyen 'obligaciones de resultado' y no meras 'obligaciones de medios'.

2. Modificaciones al Numeral 1.2 del Anexo 3.

Proponemos modificar el numeral 1.2 del Anexo 3 de la forma siguiente:

"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 (responsabilidad compartida con CORPAC)~~
- ~~Uso de pista de rodaje~~
- ~~Estacionamiento de 90 minutos (plataforma y/o posición remota)~~
- ~~Comunicaciones~~
- ~~Ayudas visuales luminosas~~
- ~~Ayudas a la aproximación~~
- ~~Radiotelefonía, VOR, LS, 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~~
- ~~[...]"~~

Las modificaciones propuestas buscan concordar lo establecido en el Numeral 1.2 del Anexo 3 con lo establecido en el Apéndice 1 del mismo Anexo, así como con lo establecido en el Anexo 9 del propio Contrato de Concesión.

En ese sentido, conforme al Numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión, CORPAC es responsable del Servicio de Tráfico Aéreo, lo cual a nuestro entender es consecuencia directa de que dicha corporación es la operadora de la Torre de Control.

En cuanto a las Comunicaciones para Aproximación, la misma también es responsabilidad de CORPAC, conforme al Numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

En lo referido al Uso de la Pista de Aterrizaje, dicha responsabilidad es compartida entre CORPAC y LAP, conforme al Numeral 2.1.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.

En cuanto a la responsabilidad por las Comunicaciones, el Numeral 4 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión atribuye dicha responsabilidad a CORPAC, por ser las mismas de carácter aeronáutico.

Respecto a las Ayudas Visuales Luminosas, debemos indicar que el Numeral 8.1 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión también atribuye dicha responsabilidad a CORPAC.

En cuanto a las Ayudas para Aproximación, estas son responsabilidad de CORPAC conforme a los Numerales 8.1.3, 8.1.4, 8.1.5, 8.1.6 y 8.1.7 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.



Por otro lado, en lo referido a las Radioayudas (VOR, ILS, radar, etc.), la responsabilidad por las mismas también corresponde a CORPAC, conforme al Numeral 6 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

En cuanto al Suministro de Información Aeronáutica, esta es responsabilidad de CORPAC conforme al Numeral 2 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, las Ayudas Visuales Luminosas Nocturnas son responsabilidad de CORPAC conforme al Numeral 8.1.8 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Finalmente, la Iluminación de Pistas es responsabilidad de CORPAC conforme al Numeral 8.1.1 del Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, los cambios solicitados no hacen más que mantener la coherencia al interior del Contrato de Concesión, dado que en cada una de las actividades arriba mencionadas CORPAC es la empresa responsable y, por tanto, mal podrían constituir -como actualmente lo indica el Anexo 3 del Contrato de Concesión- Operaciones Principales a ser realizadas directamente por el Operador Principal y por cuenta del Concesionario.

3. Modificaciones al Numeral 1.3 del Anexo 14.

Proponemos modificar el numeral 1.3 de la forma siguiente:

"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 14 ~~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."~~

Dicha modificación es solicitada como consecuencia de la interpretación contractual contenida en la Resolución de Consejo Directivo No. 063-CD-OSITRAN de fecha 15 de noviembre de 2006, respecto al carácter de las Mejoras a ser ejecutadas en el Período Remanente de la Concesión del AIJCh.

En ese sentido - habiendo vuestro organismo resuelto que, salvo por la Segunda Pista de Aterrizaje, el Contrato de Concesión no prevé Mejoras Obligatorias adicionales para el Período Remanente de la Concesión - consideramos que resulta contradictorio que el Numeral 1.3 del Anexo 14 prevea un tamaño determinado de infraestructura para el Año 30 de la Concesión, toda vez que el tamaño correcto de la misma deberá estar en función del volumen de tráfico, la demanda y otros criterios similares, que se den en dicho año.



En ese sentido, consideramos pertinente la eliminación de parte del Numeral 1.3 del Anexo 14 conforme al texto propuesto.

4. Modificaciones al Numeral 1.18.1 del Anexo 14:

Proponemos modificar el numeral 1.18.1 de la forma siguiente:

“1.18.1. Período Inicial:

Requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del Período Inicial:

Nota General: mill. = millones

		al 8º año
a. Doméstico/Internacional		
Total	7.2 mill.	7,200,000
Vuelos domésticos	3.5 mill.	3,500,000
Vuelos internacionales	3.7 mill.	3,700,000
b. Hora Punta (al 8avo. año)		
Total de pasajeros (combinados)	2,789	2,789
Total de pasajeros de llegada:	1,603	1,603
- Total de llegadas nacionales	773	773
- Total de llegadas internacionales	830	830
Total de pasajeros de salida:	1,743	1,743
- Total de salidas nacionales	844	844
- Total de salidas internacionales	899	899

Cada uno de los anteriores requerimientos en cuanto a la capacidad en horas punta es separado e independiente de los demás.

[...]"

Dicha modificación es solicitada debido a que - conforme lo indica su título - esta sección del Anexo 14 está referida a las instalaciones del terminal de pasajeros en el 'Período Inicial'.



En ese sentido, creemos que a efectos de mantener la coherencia al interior del Contrato de Concesión, resulta necesario eliminar las alusiones al Año 30, el cual corresponde al Periodo Remanente de la Concesión.

Adicionalmente, como consecuencia de la interpretación contractual contenida en la Resolución de Consejo Directivo No. 063-CD-OSITRAN de fecha 15 de noviembre de 2006, respecto al carácter de las Mejoras a ser ejecutadas en el Periodo Remanente de la Concesión del AIJCh. En ese sentido, el Contrato de Concesión no debe prever mejoras concretas para el referido periodo, toda vez que las mismas deberán ser ejecutadas en función del volumen de tráfico, la demanda y otros criterios similares, que se den en dicho año.

En ese sentido, consideramos pertinente la eliminación efectuada respecto de parte del Numeral 1.18.1 del Anexo 14, conforme al texto propuesto.

5. Modificaciones al Numeral 1.18.2 del Anexo 14.

Proponemos modificar el numeral 1.18.2 de la forma siguiente:

“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: 87,331~~

~~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: (1,258 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.”

Dicha modificación es solicitada como consecuencia de la interpretación contractual contenida en la Resolución de Consejo Directivo No. 063-CD-OSITRAN de fecha 15 de noviembre de 2006, respecto al carácter de las Mejoras a ser ejecutadas en el Período Remanente de la Concesión del AIJCh.

En ese sentido - habiendo vuestro organismo resuelto que, salvo por la Segunda Pista de Aterrizaje, el Contrato de Concesión no prevé Mejoras Obligatorias adicionales para el Período Remanente de la Concesión - consideramos que resulta contradictorio que el Numeral 1.18.2 del Anexo 14 prevea una capacidad determinada para el terminal para el Año 30 de la Concesión, toda vez que la capacidad del mismo debería estar en función del volumen de tráfico, la demanda y otros criterios similares, que se den en dicho año.

En ese sentido, consideramos pertinente la eliminación efectuada respecto de parte del Numeral 1.18.2 del Anexo 14, conforme al texto propuesto.

6. Modificaciones al Numeral 1.19 del Anexo 14.

Proponemos modificar el numeral 1.19 de la forma siguiente:

“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 8º	61 300
	año	600
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	75
Domésticos	16	28
Internacionales	13	23
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	15
B737, MD80, A320	10	16
Doméstico:		
B737/MD80/A320	14	28
Totales	29	62

- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB's), más no las de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento, ni las de pernocte.
- Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos del conteo de posiciones.
- 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.
- La capacidad del sistema de pistas de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brinden en el AIJCH durante el periodo de concesión.

[...]"

Dicha modificación es solicitada como consecuencia de la interpretación contractual contenida en la Resolución de Consejo Directivo No. 063-CD-OSITRAN de fecha 15 de noviembre de 2006, respecto al carácter de las Mejoras a ser ejecutadas en el Periodo Remanente de la Concesión del AIJCh.

En ese sentido - habiendo vuestro organismo resuelto que, salvo por la Segunda Pista de Aterrizaje, el Contrato de Concesión no prevé Mejoras Obligatorias adicionales para el Periodo Remanente de la Concesión - consideramos que resulta contradictorio que el Numeral 1.19 del Anexo 14 prevea hitos concretos para el Año 30 de la Concesión, toda vez



que dichos hitos en realidad deben ser calculados en función del crecimiento de la demanda para dicho año.

En ese sentido, consideramos pertinente la eliminación de los hitos previstos para el Año 30 de la Concesión, conforme al texto propuesto.

7. Precisión respecto a las Modificaciones al Numeral 1.25 del Anexo 14.

Proponemos precisar las modificaciones propuestas respecto del numeral 1.25 de la forma siguiente:

“1.25 Jardinería/Grass

Jardinería, grass u otra alternativa que deberá ser propuesta por el Concesionario para a efectos de cubrir el área total que, considerando las necesidades operacionales del Aeropuerto, permita controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviario. Estas áreas están constituidas por la parte nivelada de las franjas a los lados de las pistas y calles de rodaje y del área de seguridad al extremo de la pista (RESA) del Aeropuerto, campo aéreo.” ~~que no está cubierta por pavimento, considerando la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar.”~~

Dicha modificación adicional responde a que, conforme a la revisión exhaustiva de los documentos OACI que se refieren a esta materia, se ha determinado que no es necesario llevar a cabo el tratamiento de las áreas de seguridad al extremos de la pista (RESA), motivo por lo cual la realización de dichas obras resultarían una inversión ineficiente.

Debe considerarse que - respecto a la pista de aterrizaje - la OACI¹ señala que la parte nivelada de franja para una pista de vuelo por instrumentos debe ser de 75 m medidos desde el eje de la misma. Adicionalmente, para el caso de una Pista de Clave 4 (caso del AIJCh), la OACI considera una mayor área, la misma que se debe extender hasta 105 m del eje de la pista partir de los 300 m. del extremo².

La parte nivelada de la franja se extiende longitudinalmente mas allá de los extremos de la pista en 60 metros, recomendándose la necesidad de tratamiento contra la erosión y el polvo los primeros 30 metros³.

Por otro lado, para el caso de las calles de rodaje, OACI⁴ indica que aquellas de Clave E (caso del AIJCh), se debe considerar que la parte nivelada de la franja debe ser de 22 metros medidos desde el eje.

¹ OACI, ANEXO14, AERODROMOS, Volumen I , Diseño y Operaciones de Aeródromos, pp 19

² OACI, ANEXO 14 AERODROMOS, Adjunto A, pp 194

³ OACI, ANEXO, PP 3-7, ITEM 3.4.11

⁴ OACI, ANEXO 14, pp 27



Sin embargo, como consecuencia de la mayor posibilidad de daños que podrían producirse por parte de objetos extraños impulsados por el chorro de escape durante el arranque - considerando como aeronave crítica un B747- 400 - la OACI recomienda ampliar las zonas de tratamiento para mitigar este efecto.

Para estimar dicha ampliación, se ha utilizado lo establecido por la FAA⁵, la cual precisa que el área de seguridad (safety area) equivalente al área nivelada de la franja, para aeronaves del Grupo V de diseño, debe extenderse a 32.5 m del eje

Como consecuencia de lo expuesto, nuestra representada propone la eliminación de la alusión a las áreas de seguridad al extremos de la pista (RESA), del texto de la propuesta de Addendum , debido principalmente que el tratamiento para la erosión y el viento de los extremos de la pista se realiza a 30 m del umbral de la misma que se encuentra en la parte nivelada de la franja.

8. Aclaración respecto de la Modificación Propuesta al Numeral 1.6 del Contrato.

Con relación a la modificación propuesta - referida a dar a las empresas de propiedad del Estado un tratamiento similar al otorgado a las Autoridades Gubernamentales conforme el Contrato de Concesión - debemos señalar que la misma responde a que el Contrato actualmente no prevé ningún tratamiento especial respecto de las mismas.

Adicionalmente, debemos rectificar lo señalado en nuestra carta LAP-GCCO-C-2006-00135 de fecha 23 de octubre de 2006, en el sentido que el Acuerdo de Consejo Directivo No. 463-169-05-CD-OSITRAN no establece de manera expresa que las mencionadas empresas estén dentro de la definición vigente de Autoridad Gubernamental. No obstante lo anterior, debemos resaltar que, como consecuencia del referido acuerdo, se le estaría dando a dichas empresa un tratamiento similar al dado a las Autoridades Gubernamentales, ello debido a que se trata de empresas a través de las cuales el Estado actúa en el mercado.

En ese sentido, consideramos que la modificación propuesta resulta concordante con lo resuelto por OSITRAN mediante el Acuerdo de Consejo Directivo antes mencionado.

9. Aclaración respecto del Sustento de las solicitudes referidas al Numeral 2.1.2 del Anexo 3; Numeral 1.1.e del Anexo 5; y Numeral 1.1 del Apéndice 1 del Anexo 5.

La solicitud arriba indicada está referida a la posibilidad por parte del Concesionario de cobrar una tarifa por el transporte de pasajeros en buses entre el terminal y las aeronaves.

Con relación a dicha solicitud, debemos indicar que debido a un involuntario error tipográfico, nuestra representada ha indicado que una tarifa similar es cobrada en los

⁵ FAA, AC 150/5300-13, table 4-1 Taxiway dimensional standards.pp 38



aeropuertos de Brasil (Aeropuerto de Sao Paulo - Guarulhos) y Colombia (Aeropuerto Internacional El Dorado), situación que no es exacta.

Sin perjuicio de dicho error de tipeo, debemos insistir en que en el resto de los aeropuertos mencionados en la solicitud de modificación contractual dicha tarifa si es cobrada, motivo por el cual consideramos que la misma debe ser implementada en el AIJCh.

10. Desistimiento parcial respecto de la modificación al Numeral 1.1 del Contrato.

Conforme al texto propuesto en nuestra carta LAP-GCCO-C-2006-00135 de fecha 23 de octubre de 2006, nuestra representada solicitó aclarar, como parte del texto del Numeral 1.1 del Contrato de Concesión, que se consideraría como Acreedores Permitidos a “[...] *aquellos inversionistas institucionales que adquirieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada* [...]”.

Al respecto, como consecuencia de una posterior revisión del mencionado numeral, hemos concluido que dicha aclaración no es necesaria, ya que el actual texto del numeral no restringe la manera en que los mencionados valores mobiliarios serán emitidos.

En ese sentido, la inclusión arriba resaltada no constituiría una modificación sino más bien una mera aclaración, la misma que por no ser indispensable, solicitamos no considerar como parte de nuestra solicitud.

En consecuencia, solicitamos que el texto del referido numeral quede redactado de la manera siguiente:

“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 la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a “A” evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores - CONASEV, (v) cualquier 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; (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.”

ANEXO 2

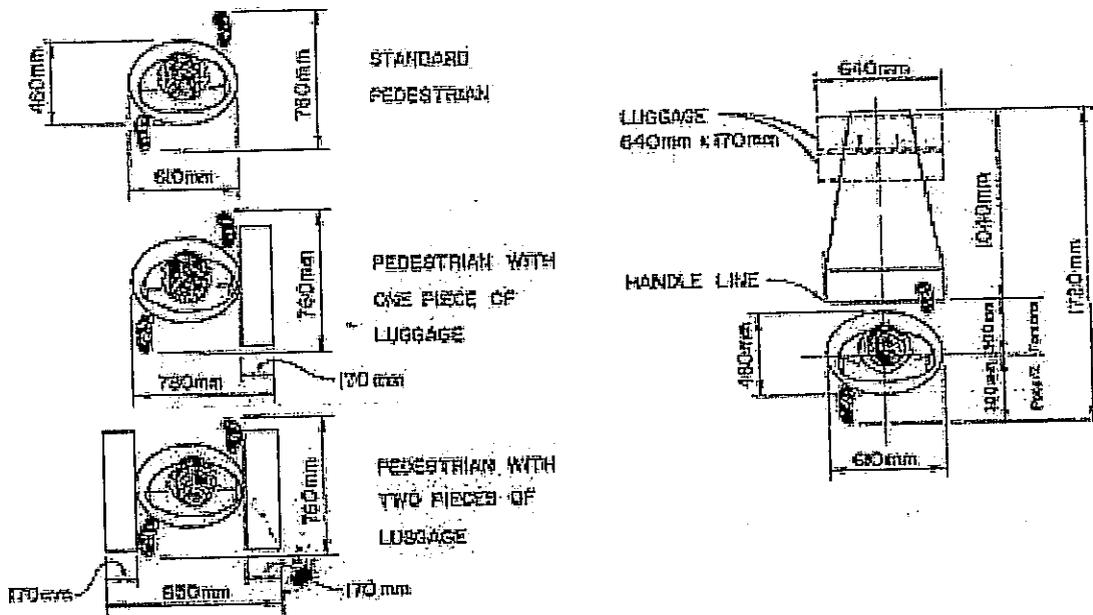


Airport Development Reference Manual

9th Edition
Effective January 2004

International Air Transport Association

Figure F9.3: Pedestrian Dimensions



Source: Davis and Braaksmá (1987)

Level of Service

Level of service can be considered as a range of values, or as assessments of the ability of supply to meet demand. To allow comparison among the various systems and subsystems of the airport and to reflect the dynamic nature of demand upon a facility, a range of level of service measures from A through to F may be used, similar to the standard employed in highway traffic engineering. The evaluation criteria and actual standards for each subsystem are developed separately.

Table F9.1 — Level of Service Framework

A	— An Excellent level of service. Conditions of free flow, no delays and excellent levels of comfort.
B	— High level of service. Conditions of stable flow, very few delays and high levels of comfort.
C	— Good level of service. Conditions of stable flow, acceptable delays and good levels of comfort.
D	— Adequate level of service. Conditions of unstable flow, acceptable delays for short periods of time and adequate levels of comfort.
E	— Inadequate level of service. Conditions of unstable flow, unacceptable delays and inadequate levels of comfort.
F	— Unacceptable level of service. Conditions of cross-flows, system breakdowns and unacceptable delays; an unacceptable level of comfort.

Hold name
Collection



Airport Development Reference Manual

Since the traffic demand at each airport is dynamic and varies according to such factors as schedule, flight sector, and aircraft size and load factor, the level of service measures must reflect these dynamic aspects. In this sense, the nature of the traffic demand plays an important role in affecting the level of service experienced by a passenger.

On the supply side there are various systems and services which comprise the airport complex. Level of service space can be considered as a range of values, or as an assessment of the ability of supply to meet demand, and combines both qualitative and quantitative measures of relative comfort and convenience.

The framework of level of service measures permits comparison between often unrelated subsystems within the airport complex. This aids management in the evaluation of airport components through the use of common terminology. It is much easier to describe level of service in this manner and to achieve capacity balance.

Level of Service C is recommended as the minimum design objective, as it denotes good service at a reasonable cost. Level of service A is seen as having no upper bound. The total number of passengers in an area provided for queuing tends to be fairly constant for any given flight. The space per occupant when the queue overflows is seen by IATA as the frontier between level of service C and D. Passengers manage to avoid experiencing a level of service lower than C unless forced to. Passengers queuing in corridors that are sharing space with passengers walking through can however experience a lower level of service.

F9.1.3 Check-In Queue Area

The area around the check-in facility should be large enough to accommodate passengers' friends without interference with the check-in process. Otherwise, the layout of the passenger check-in section of the building should permit the separation of passengers from their friends at this point.

IATA recommends using four different sets of space standards at check-in, unless site-specific standards are available. The classification is based on the characteristics described in the table below.

**Table F9.2: Level of Service Space Standards
(sq. Meter/Occupant) at Check-In for Single Queue**

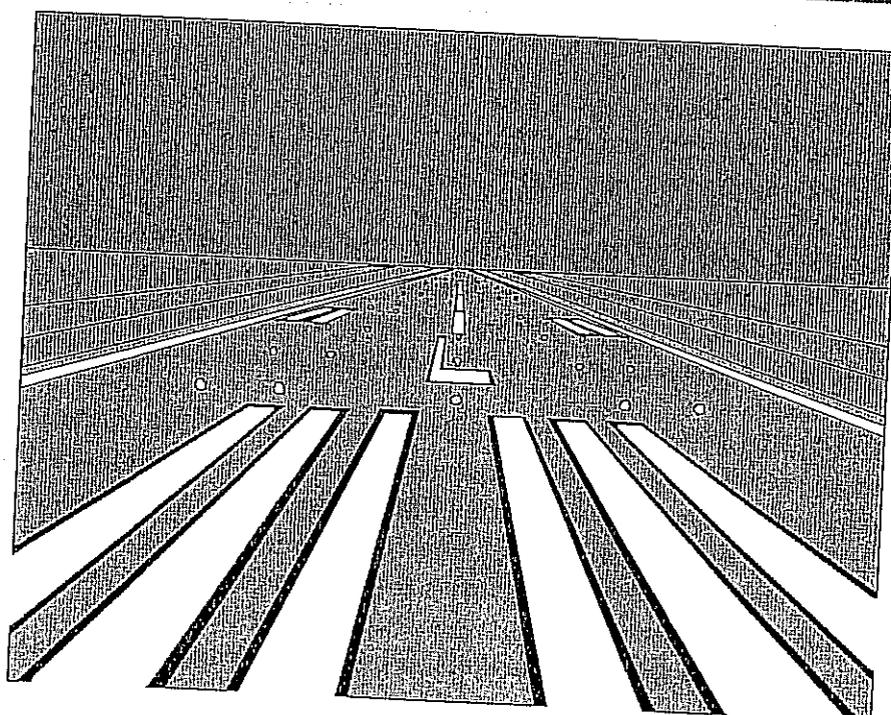
	A	B	C	D	E
1. Few carts and few passengers with check-in luggage (row width 1.2m).	1.7	1.4	1.2	1.1	0.9
2. Few carts and 1 or 2 pieces of luggage per passenger (row width 1.2m).	1.8	1.5	1.3	1.2	1.1
3. High percentage of passengers using carts (row width 1.4m).	2.3	1.9	1.7	1.6	1.5
4. 'Heavy' flights with 2 or more items per passenger and a high percentage of passengers using carts (row width 1.4m).	2.6	2.3	2.0	1.9	1.8



U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

REPORT TO CONGRESS

NATIONAL PLAN OF
INTEGRATED AIRPORT SYSTEMS
(1998-2002)



Washington, DC

MARCH 1999

REPORT OF THE SECRETARY OF
TRANSPORTATION TO THE
UNITED STATES CONGRESS
PURSUANT TO SECTION 47103
OF TITLE 49,
UNITED STATES CODE



CAPACITY

The performance of the airport system is affected by many factors, including the layout of individual airports, the manner in which airspace is organized and used, operating procedures, and application of technology.

A major concern in airport system planning is the adequacy of runways to handle anticipated aircraft operations. If air traffic demand exceeds runway capacity, air traffic is delayed, causing expense to airlines, inconvenience to passengers, and increased workload for the FAA air traffic control system.

Most airports are uncongested because they serve small communities and a single runway is able to handle over 200,000 operations annually, which is approximately the amount of activity that would be generated by a city with 350,000 inhabitants. More runways are one means to provide more capacity. Other means are described in the section of this report on noncapital alternatives. As traffic increases, it can also be divided among airports within a system. Reliever airports are developed to serve general aviation, allowing commercial service airports to concentrate on air carrier operations.

When a city becomes so large that it generates more than 10 to 12 million originating passengers per year, a second commercial service airport may be warranted. There are few cities this large: London, Paris, and Tokyo fit the example, as well as New York, Los Angeles, San Francisco, Chicago, Miami, and Washington in the United States.

The concentration of traffic at an airport can result in congestion and delay. Delay is defined as the difference between the time an operation actually takes and the time that it would have taken under uncongested conditions without interference from other aircraft. Delay is reported in a number of ways. Air traffic controllers identify instances where aircraft are delayed 15 minutes or more in a given flight segment, and this information is used by the FAA to monitor the day-to-day operation of the air traffic control system. The number of airline arrivals and departures that are delayed 15 minutes or more is compiled by the Department of Transportation for busy airports and is reported regularly as information for consumers. Airport planners and designers use the average delay per aircraft operation as a measure of congestion. This measure is directly related to demand and capacity, it can be forecast, and it can be translated into a dollar cost of delay.

Experience shows that delay increases gradually with rising levels of traffic until the practical capacity of an airport is reached, at which point the average delay per aircraft operation is in the range of 3 to 5 minutes. Delays increase rapidly once traffic demand increases beyond this level. An airport is considered to be congested when average delay exceeds 5 minutes per operation. Beyond this point delays are extremely volatile, and a small increase in traffic, adverse weather conditions, or other disruptions can result in lengthy delays that upset flight schedules and impose a heavy workload on the air traffic control system.

There were 13 airports with average delay in excess of 5 minutes per operation that accounted for most of the severe air traffic delays in the United States during 1997.

**Airports with Average Delay In Excess of
5 Minutes Per Operation In 1997**

→ Newark International
→ Atlanta Hartsfield
→ LaGuardia
→ Philadelphia International
→ Dallas-Fort Worth International
→ Detroit Metropolitan
→ St. Louis International
→ Minneapolis-Saint Paul International
→ John F. Kennedy International
→ Boston Logan
→ Cincinnati-Hopkins International
→ Chicago O'Hare International
→ San Francisco International

Table 2 Congested Airports

The trend toward greater air traffic delays was temporarily arrested from 1991 through 1995, in part through measures like the construction of new runways and more efficient use of existing capacity. However, in 1996, air traffic delays rose again, apparently due to the introduction of new separation standards which increased the distance between certain types of aircraft. A more gradual increase in delays is expected in the future, and major airfield improvements together with enhanced technology are planned to help mitigate those delays.

ALTERNATIVE MEASURES

The construction of new runways is not the only response to airfield congestion. The continued application of certain measures, termed alternative measures, will help to limit delay without substantial investment.

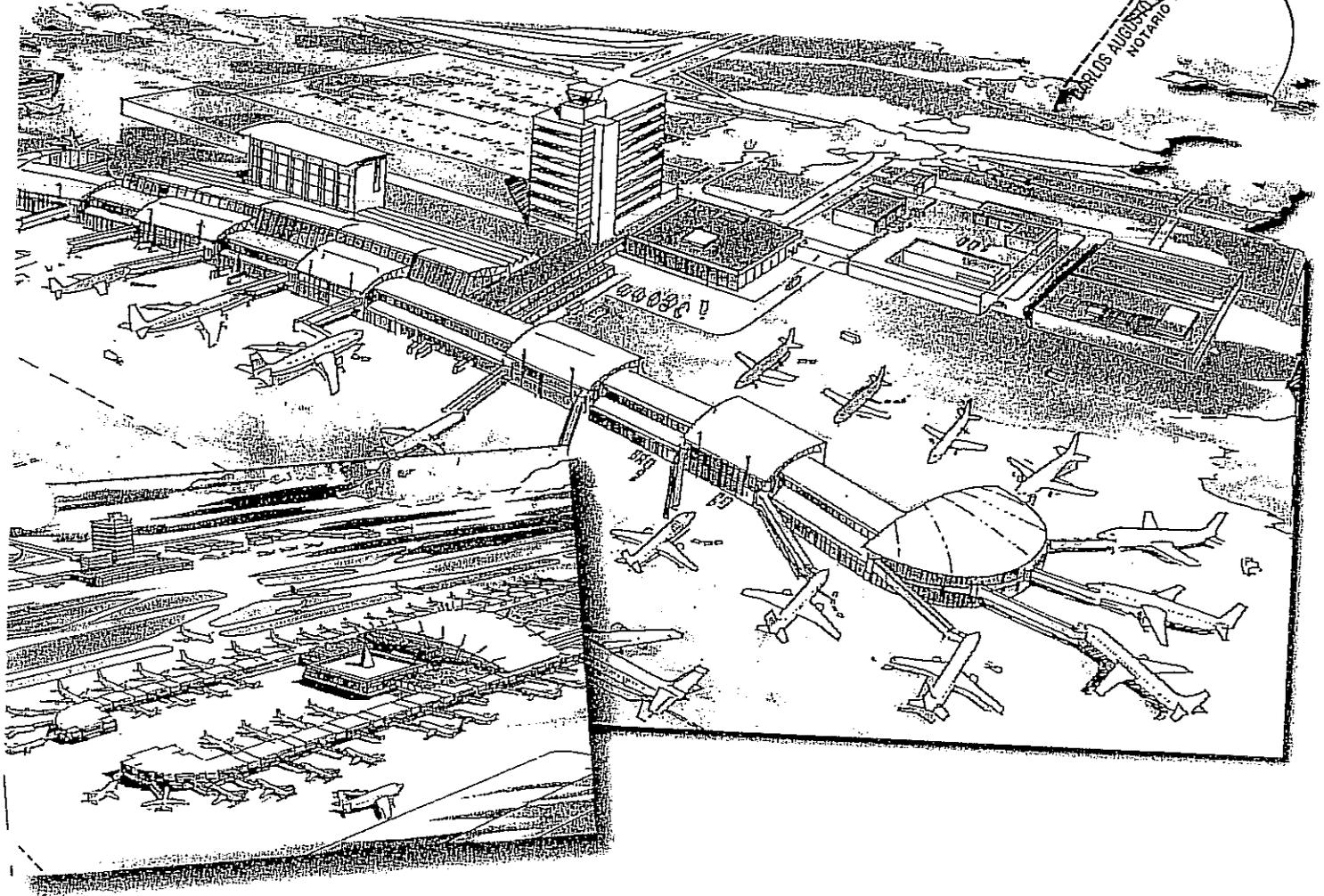
Delays can be reduced, in part, by modifying air traffic control procedures to improve the flow of aircraft en route and in the terminal area. The FAA is developing more flexible en route procedures. Long-term goals for operational procedures focus on free flight, in which air traffic controllers will intervene only to prevent conflicts. The FAA is

ANEXO 4
0737

C

Licitación Pública Especial Internacional
concesión del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Sobre 2: Propuesta Técnica - Volumen 5

CARLOS AUGUSTO SOTOMAYOR BERRIOS
NOTARIO DE LIMA



Presentada al:
Comité Especial de Aeropuertos de
La Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI
República del Perú



Por Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi

Caro 9

4.3 OBJETIVOS DEL PRESUPUESTO DE OPERACIÓN ANUAL Y GIROS DE ACTIVIDADES COMERCIALES SIGNIFICATIVOS

Se ha proyectado el Presupuesto anual, presentado en las Tablas de Ingresos y Egresos, para el periodo de concesión de 30 años en base a múltiples supuestos que provienen de los pronósticos de tráfico, del programa de inversión, las tarifas y precios establecidos en el Contrato de Concesión y sus anexos, las necesidades de mantenimiento previstas y varios supuestos económicos sobre la inflación, el crecimiento del PBI y las tasas del mercado.

Cabe señalar que la estructura de ingresos y costos del presupuesto se relaciona directamente con el Plan Comercial establecido en este capítulo. Por ejemplo, como se menciona anteriormente, se ha determinado que muchas de las operaciones comerciales, como el manejo de carga, la gestión del hotel y el servicio de catering, serán gestionados por terceros. Esto tiene dos impactos importantes en el Presupuesto anual. Primero, el Concesionario sólo compartirá en un porcentaje de las ganancias del subconcesionario, es decir, que el presupuesto sólo mostrará el porcentaje del Concesionario proveniente de los ingresos brutos del subconcesionario y no la cantidad total, como sería el caso si los servicios fueran prestados directamente por el Concesionario. Segundo, debido a que el subconcesionario como tercera parte tendrá estas operaciones específicas, los gastos operativos del Aeropuerto serán menores para los gastos por personal, equipo, mantenimiento y administración. El Consorcio está convencido de que el impacto neto de utilizar estos conocimientos específicos tendrá un impacto positivo en el ingreso neto del Concesionario debido a que las ventajas en eficiencia y efectividad que el Consorcio no podría lograr por su cuenta.

Uno de los factores más importantes para los cálculos tanto económicos como técnicos es la proyección del tráfico que determina en gran medida el resultado. En el capítulo 2 se describen la metodología y los resultados de dichas proyecciones y en la subsección 1 del presente capítulo las estrategias relacionadas. Las proyecciones elaboradas por el Consorcio resultaron en tres escenarios distintos. Para el presente Presupuesto Anual se consideraron los valores del escenario base.

A continuación se muestra una descripción detallada de la metodología utilizada para proyectar los rubros específicos del Presupuesto anual.

4.3.1 Ingresos

4.3.1.1 Servicios e Ingresos Aeronáuticos

Servicio de Aterrizaje y Despegue

El Concesionario proporcionará servicios de aterrizaje y despegue de las aeronaves incluyendo el uso de pista de aterrizaje, uso de las calles de rodaje y otros servicios de infraestructura aeroportuaria. Las tarifas correspondientes serán facturadas por el Concesionario a las aerolíneas.

El Concesionario proporcionará servicios especiales nocturnos para los vuelos entre las 18:00 y 06:00 horas. Estos servicios incluyen ayudas visuales luminosas nocturnas, iluminación de la pista de aterrizaje y de la plataforma. Por estos servicios el Concesionario cobrará un porcentaje adicional de la tarifa normal.

Las tarifas por aterrizaje y despegue, establecidas por OSITRAN, para los movimientos nacionales e internacionales están basadas en el Peso Máximo de Despegue (MTOW). A partir del año 9 de la

metros cuadrados para cada tipo de arrendatario minorista y la tasa apropiada de alquiler del mercado, adecuada a la inflación. Los ingresos brutos proyectados de las ventas se calculan como el producto de una tasa estimada de gastos por pasajero por tipo específico de arrendatario y el volumen proyectado de pasajeros. Finalmente, las tasas estimadas de gastos por pasajero se basan en una combinación de tasas históricas de gastos en el Aeropuerto, y de promedios regionales adecuados a la inflación.

Tiendas Libres de Impuestos ("Duty Free")

Actualmente, existe un contrato exclusivo de gestión de las actividades del Duty free, con la empresa Aldeasa que también tiene una tienda de tipo duty paid en el espigón nacional. Cuando expire el contrato, el Concesionario concluirá un nuevo contrato con Aldeasa o con otro operador internacionalmente reconocido quién ofrezca la mejor oferta. Las estrategias del Consorcio prevén un rediseño del área comercial que se reflejará también en el negocio de Duty free. Con la inauguración de Perú Plaza, se planea aumentar el espacio de las tiendas Duty free y mejorar su ubicación dentro del flujo de pasajeros. A través de las estrategias descritas en mayor detalle en la sección 1 del presente capítulo se proyecta un aumento significativo en la consumación por pasajero internacional. Como descrito anteriormente, para efectos del presente Presupuesto Anual, el Consorcio evaluó el negocio y su potencial futuro considerando el número de clientes, sus gastos promedios y un porcentaje competitivo sobre las ventas que recibirá el Concesionario.

Mantenimiento de Aeronaves

El Consorcio ha previsto en su Plan Maestro áreas para tales instalaciones. Pero en el Presupuesto anual no se consideraron ni ingresos ni inversiones relacionados porque la experiencia y análisis del mercado muestran que este negocio no contribuirá considerablemente a los ingresos.

Servicio de Transporte de Pasajeros

Para garantizar el traslado de los pasajeros desde y hacia las aeronaves que no utilizarán puentes de contacto o estén estacionados en puntos remotos y con la finalidad de mantener altos niveles de servicio, el Concesionario dispondrá de un servicio de autobús. Este servicio se cobrará a las aerolíneas y prestado por los operadores de los servicios de apoyo en tierra. Por lo tanto, el beneficio económico para el Concesionario se producirá como consecuencia del aumento de los ingresos brutos de los subconcesionarios.

En el Presupuesto anual, se basaron los cálculos de los ingresos de los subconcesionarios por este concepto en el porcentaje de movimientos en que se usarán buses de acuerdo con el Plan Maestro, los Pronósticos y la instalación gradual de puentes de abordaje. Los cargos de los Servicios de Transporte de Pasajeros serán los mismos como para los puentes de contacto.

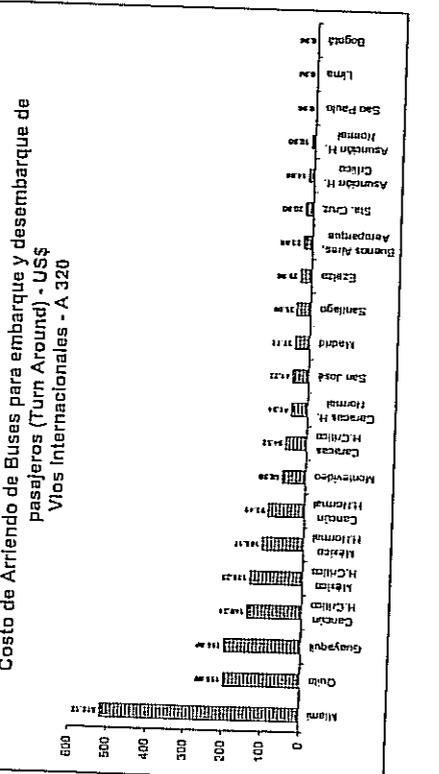
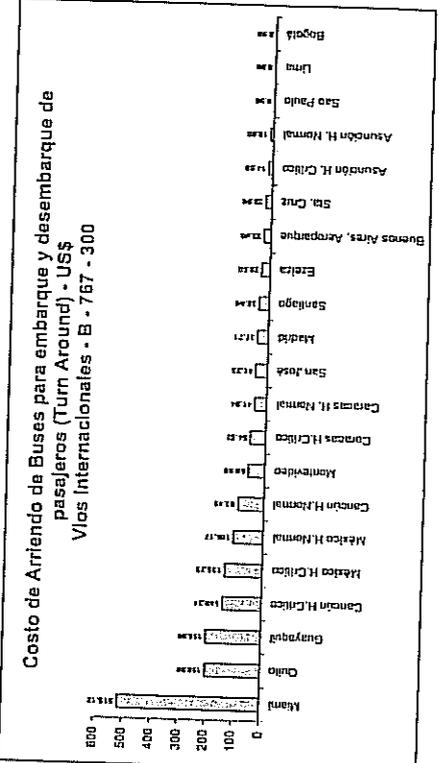
Servicios de Protección Equipaje

Se brindará estos servicios a través de terceros que pagarán un arriendo fijo y un porcentaje sobre sus ventas. En el Presupuesto anual estos ingresos se incluyeron en la sección 4.3.1.3 "otros".

Restaurantes y Bares

En este tipo de actividad, resulta significativa para el resultado económico del Concesionario y para adecuar el nivel general de calidad de los servicios requeridos por la clientela, teniendo en cuenta que la situación manifestada actualmente, está caracterizada por falta de espacios y prestaciones poco

CANTIDAD PROMEDIO DE BUSES POR DIA		UNIDAD DE MEDIDA		OPERADOR DEL SERVICIO		COSTO US\$ DE BUSES (SIN IVA)		COSTO US\$ DE BUSES (CON IVA)	
CANTIDAD PROMEDIO DE BUSES POR DIA		UNIDAD DE MEDIDA		OPERADOR DEL SERVICIO		COSTO US\$ DE BUSES (SIN IVA)		COSTO US\$ DE BUSES (CON IVA)	
Argentina	Buenos Aires	Aeroparque "Jose G. Frersbery"	Por	43	INTERCARGO	23,00	31,00	21,00	21,00
Bolivia	Buenos Aires	Aeropuerto Internacional ElTirol	Por	43	INTERCARGO	23,00	31,00	21,00	21,00
	Santa Cruz	Aeropuerto de Yata Yata	Por	40	ASISA	20,00	20,00	18,00	18,00
Brasil	Sao Paulo	Aeropuerto de Sao Paulo - Guarulhos	Unidades de pasajeros	N/A	Interfer	0,00	0	0	0
	Santiago de Chile	Aeropuerto Arturo Merino Benítez	Incluido en Tasa de Embarque	35	ICL Terminal Aeres	31,00	31,00	31,00	31,00
Chile	Santiago de Chile	Aeropuerto Arturo Merino Benítez	Pago fijo por servicio, sin importar número de buses, ni modificaciones	35	ICL Terminal Aeres	8,75	8,75	8,75	8,75
	Santiago de Chile	Aeropuerto Arturo Merino Benítez	Pago fijo por servicio, sin importar número de buses, ni modificaciones	35	ICL Terminal Aeres	3,50	3,50	3,50	3,50
Colombia	Medellin	Aeropuerto Internacional El Dorado	Por cada bus que realiza traslado	30	ALIBER PANORAMA	0,00	0,00	0,00	0,00
	Cartagena	Aeropuerto Internacional Juan Pablo II	Por cada bus que realiza traslado	30	ALIBER PANORAMA	41,23	41,23	41,23	41,23
Ecuador	Quito	Aeropuerto Internacional de Guayaquil	Por cada bus que realiza traslado	53	USA - CH	49,50	49,50	49,50	49,50
	Quito	Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre	Por cada bus que realiza traslado	53	USA - CH	49,50	49,50	49,50	49,50
EGYPT	Miami	Aeropuerto Internacional Miami	Rate per seat	N/A	WAMI INTERNATIONAL AIRPORT	35,17	35,17	35,17	35,17
	Miami	Miami International Airport	Rate per seat	N/A	WAMI INTERNATIONAL AIRPORT	35,17	35,17	35,17	35,17
España	Madrid	Aeropuerto de Madrid - Barajas	Pago fijo por servicio	70	HANDLING	37,71	37,71	37,71	37,71
	Cancún	Aeropuerto de Cancún	Por viaje	63	ASUR	93,49	93,49	140,24	140,24
México	Cancún	Aeropuerto de Cancún	Por viaje	63	ASUR	31,00	31,00	140,74	140,74
	Cancún	Aeropuerto de Cancún	Por viaje	63	ASUR	11,58	11,58	47,50	47,50
Paraguay	Asunción	Aeropuerto Internacional de Asunción	Por media hora y por unidad	79	ALCA	16,54	16,54	101,81	101,81
	Asunción	Aeropuerto Internacional de Asunción	Por media hora y por unidad	79	ALCA	13,41	13,41	54,42	54,42
Paraguay	Asunción	Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi	Por media hora y por unidad	79	ALCA	17,33	17,33	89,33	89,33
	Asunción	Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi	Por media hora y por unidad	79	ALCA	16,54	16,54	101,81	101,81
Uruguay	Montevideo	Aeropuerto Internacional de Carrasco	Por cada bus que realiza traslado	40	CANDYAIR	60,00	60,00	100,00	100,00
	Montevideo	Aeropuerto Internacional de Carrasco	Por cada bus que realiza traslado	40	CANDYAIR	60,00	60,00	100,00	100,00
Venezuela	Caracas	Aeropuerto Internacional de Maiquetía, Simón Bolívar	Por cada bus que realiza traslado	40	INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS	41,94	41,94	41,94	41,94
	Caracas	Aeropuerto Internacional de Maiquetía, Simón Bolívar	Por cada bus que realiza traslado	40	INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS	41,94	41,94	41,94	41,94



Original Base Constituida 12/9/0

BASES PARA LA CONCESION

ANEXO 6

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Lima, Perú

Agosto, 2000

TERMINOS DE REFERENCIA TECNICOS

Volumen 1 de 3

[Handwritten marks]

BASES PARA LA CONCESIÓN

Aeropuerto Internacional Jorge Chavez
Lima, Perú

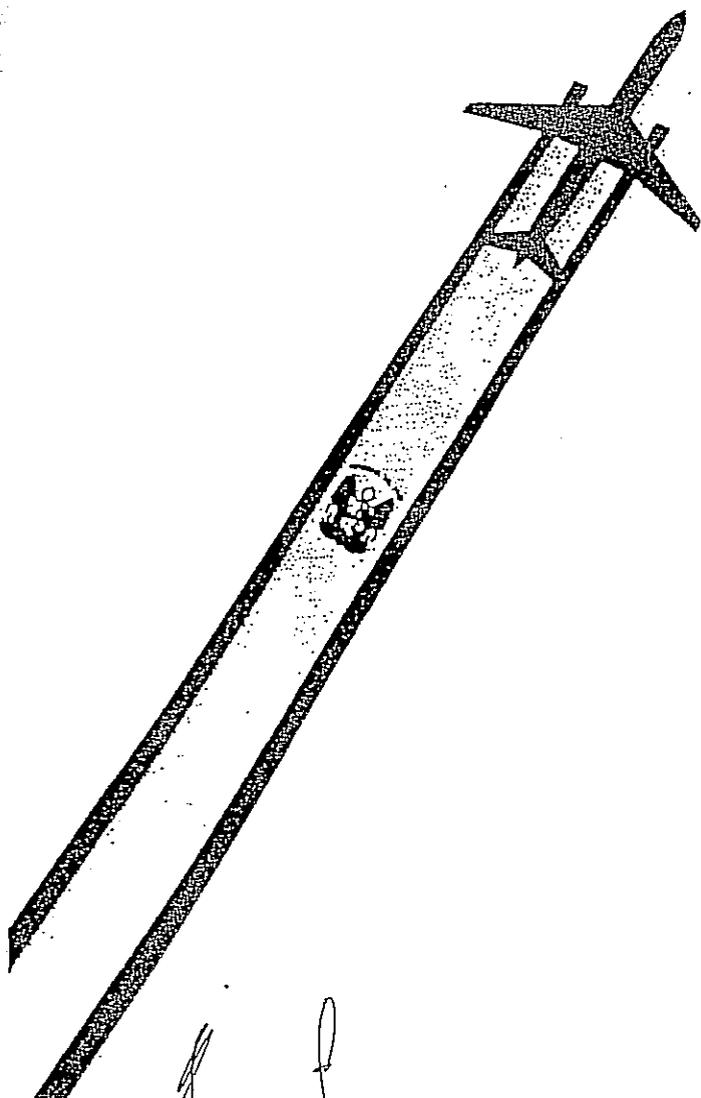
Agosto, 2000

Documentos Actualizados

Volumen 1 de 3

Anexo No. 6
Términos de Referencia
Técnicos

Sección 5.0
Pronósticos de la
Demanda de Aviación
1997-2028 y la
Actividad Histórica del
Transporte Aéreo



ANEXO N° 6 – SECCION 5.0

PRONOSTICO DE LA DEMANDA DE AVIACIÓN 1997-2028 Y ACTIVIDAD HISTÓRICA DE TRANSPORTE AÉREO

1.B.1 PROYECCIÓN DE LA DEMANDA DE AVIACIÓN - 1997 A 2028

La demanda de aviación se define como:

- Pasajeros internacionales anuales
- Pasajeros nacionales anuales
- Carga aérea internacional anual (toneladas métricas)
- Carga aérea nacional anual (toneladas métricas)
- Operaciones anuales de aviones
- Pasajeros en horas punta
- Operaciones de aviones en horas punta

Los pronósticos de la demanda de aviación para el Aeropuerto de Lima son presentados en esta sección, así como también se proporcionará el número requerido de posiciones de estacionamiento de aviones para el período de proyección.

Además se proporcionará el número requerido de posiciones de estacionamiento de aviones, en cada uno de estos aeropuertos, para los períodos de proyección.

En estos aeropuertos se presta servicio comercial no regular, de aviación general y servicios militares. Estos se incluyen en el detalle total de los pronósticos. En su mayoría, estas actividades son mínimas.

1.B.1.1 Metodología

Las categorías de pasajeros aéreos que se proyectan en esta sección son consistentes con las categorías de pasajeros, carga y aviones que se encuentran en las estadísticas de CORPAC S.A.

Los pasajeros internacionales y la carga internacional se proyectan usando técnicas de modelado econométrico, que relacionan niveles de actividad con el Producto Nacional Bruto (PNB) del Perú. La carga nacional se proyecta relacionando los movimientos de carga con los movimientos de aviones o capacidad total disponible.

Las operaciones de aviones se derivan simulando el sistema de provisión de servicios de la aerolínea, el cual involucra factores variantes de carga de avión, tamaño del avión y frecuencia del servicio por ruta.

R. ↓

119

La actividad en horas punta se estima por análisis de los registros diarios de las llegadas de aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

1.B.1.2 Pasajeros internacionales

Diversas características positivas del Perú y la disponibilidad del servicio internacional en el Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, influirán en el crecimiento del tráfico internacional. En primer lugar, la situación política del Perú se ha estabilizado. En segundo lugar, el Perú reconoce los efectos positivos de tener turismo internacional y proporciona un ambiente favorable. El Perú posee atractivos naturales en términos de su arqueología, historia colonial, belleza natural, variaciones climáticas y geografía. En lo que respecta al servicio de aerolíneas, Lima experimenta un buen clima para la aviación a lo largo del año y está abierta las 24 horas del día. Este último factor permite a las líneas aéreas, especialmente las de los Estados Unidos, utilizar sus aviones durante las horas nocturnas fuera de punta en los Estados Unidos, maximizando así la utilización de sus aviones.

El Aeropuerto de Lima es principalmente un aeropuerto de origen-destino para el tráfico internacional, con alrededor del 10 por ciento de pasajeros en tránsito. Actualmente, no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia. Casi todos los pasajeros en tránsito corresponden a aerolíneas que sirven a los aeropuertos de Brasil, Chile y Argentina, que usan Lima como punto de parada para acceder a los aeropuertos de Norteamérica, principalmente Nueva York y Los Angeles. Las aerolíneas sudamericanas (Lan Chile, Aerolíneas Argentinas y Varig) dan cuenta del 90 por ciento de los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto de Lima.

La fuente principal de pasajeros de Origen-Destino (O-D) es Norteamérica, con una participación de 41,5 por ciento de pasajeros O-D. Sudamérica tiene el 37,7 por ciento de los pasajeros. Europa tiene el 10,7 por ciento y América Central tiene el 9,5 por ciento. Existe tráfico adicional de Tokio y Sydney, que da cuenta del 0,6 por ciento del tráfico.

El 78 por ciento de los pasajeros internacionales que usan el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima son visitantes de otros países así como residentes locales que viajan al exterior. El crecimiento de estos pasajeros puede estar sujeto a la actividad económica en sus respectivos países. Sin embargo, estos visitantes tienen un posible efecto sobre la economía peruana (es decir, los gastos de los visitantes extranjeros son una forma de exportación). Su propensión a elegir el Perú como destino es estimulada por la estable situación económica y política del Perú y la disponibilidad de servicios aéreos. Por lo tanto, se considera apropiado el uso del modelo



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

2. Cobro de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto a los pasajeros internacionales en transferencia en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"

ACUERDO No 568-156-04-CD-OSITRAN

VISTOS la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-00072 de fecha 10 de septiembre de 2004 y la Carta LAP/298-04/GL del 24 de noviembre último; así como el Informe N° 014-04-GAL-GRE y el Informe N° 017-04-GRE-OSITRAN; los informes orales de la AETAJ, IATA y AITAL de fecha 20 de octubre de 2004; el informe oral de LAP de fecha 1° de diciembre; y, el último informe oral de LAP, así como la AETAJ, IATA y VITAL en la sesión extraordinaria de fecha 06 de diciembre último; y, según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo, en ejercicio de sus funciones establecidas en el Literal b) y e) del Numeral 7.1 de la Ley N° 26917, así como a lo establecido en el Artículo 29° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 010-2001-PCM, acordó por mayoría, con los votos de los señores Chang, Illscas y Moquillaza lo siguiente:

a. Aprobar las conclusiones 1 y 2 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN en lo que respecta a:

i. El cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia, requiere el previo ejercicio de la función del Consejo Directivo de OSITRAN de interpretar el contrato de concesión del AIJCH, de acuerdo al Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley N° 26917, por lo que corresponde a este órgano colegiado si procede su cobro. En consecuencia, LAP sólo tiene facultad para cobrar por debajo del nivel máximo de las tarifas reguladas que de acuerdo a contrato se establecen.

ii. De la concordancia del Anexo N° 5 y del Anexo 3 del contrato de concesión se deduce que la finalidad de la tarifa denominada TUUA, es cobrar por los servicios indicados en el Apéndice N° 1 de dicho Anexo. Del mismo modo, se señala que la TUUA se encuentra relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en el terminal aéreo durante las formalidades de despacho de éstos, equipaje, carga y correo, que son todos aquellos listados en el Apéndice N° 1.

Asimismo, el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5 establece específicamente que 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. De otra parte, el contrato de concesión señala



también de manera expresa, que todos los servicios incluidos en el Apéndice N° 1 son con cargo a la TUUA.

iii. De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, el Anexo N° 5 y su Apéndice N° 1, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA está determinado por aquellos Usuarios que cumplen con las siguientes características:

- a) Ser "pasajeros embarcados" en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; es decir, debe tratarse de aquellos "pasajeros embarcados" que adquieren tal calificación en el ALJCH y no en ningún otro aeropuerto anterior, y;
- b) Ser Usuarios que reciben de LAP la prestación efectiva de la integridad del paquete de servicios listados en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5; es decir, es necesario que el pago que realizan dichos Usuarios sea como contraprestación a la disponibilidad efectiva del paquete de servicios del Apéndice N° 1.

En consecuencia, no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

iv. Dado que los servicios disponibles para los pasajeros en transferencia son menores que para los pasajeros que inician su vuelo internacional en el Aeropuerto Jorge Chávez y, no existiendo en el contrato de concesión un TUUA para estos casos, debe colegirse que se requeriría fijar una tarifa específica en función a los servicios que son disponibles para los usuarios.

- b. Por lo expuesto Lima Airport Partners S.R.L. no podrá aplicar la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto a los pasajeros internacionales en transferencia hasta que se fije la tarifa específica.
- c. Comunicar el presente Acuerdo y el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), así como al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de ente Concedente; y difundirlo en la página web de OSITRAN.
- d. Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.



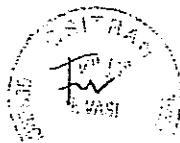


OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

El voto en contra de los señores Arbulu y Munte se sustenta en base a los siguientes consideraciones.

1. De acuerdo con el Artículo VIII del Título Preliminar de la Ley N° 274444, Ley del Procedimiento Administrativo General, las autoridades administrativas no pueden dejar de resolver las cuestiones que se les proponga, por deficiencia de sus fuentes. En tal sentido, en el presente caso nos encontramos ante la necesidad de interpretar el contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", suscrito entre el Estado Peruano y la empresa Lima Airport Partners S.A.C. ("el Contrato de Concesión") respecto de la posibilidad de que esta entidad aplique la "Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto" (TUUA) aplicable a los usuarios internacionales, a los denominados "pasajeros en transferencia".
2. La definición de "pasajero en transferencia" no se encuentra específicamente contemplada en el Contrato de Concesión, por lo que es necesario que en el proceso interpretativo se determine si este concepto es asimilable al de "pasajero embarcado", en cuyo caso los pasajeros en transferencia serán pasibles de ser sujetos de cobro de la TUUA.
3. Coincidimos con la posición de la mayoría en el sentido de que el concepto de "pasajeros en transferencia" es legalmente asimilable al concepto de "pasajero embarcado".
4. Igualmente coincidimos con la mayoría en el sentido de que desde el punto de vista económico el paquete de servicios puesto a disposición del usuario que se encuentra "en transferencia" tiene elementos característicos diferenciables del paquete de servicios puestos a disposición del "pasajero embarcado". Esto porque el pasajero en transferencia típicamente no accede a la integridad de los servicios puestos a disposición de los pasajeros que se embarcan en un vuelo internacional.
5. Sin embargo, en su ejercicio interpretativo, el Consejo Directivo de OSITRAN no puede crear tarifas, o distinguir situaciones jurídicas que la ley o el contrato no distinguen. En consecuencia consideramos que el pasajero en transferencia, incluido en el concepto de "pasajero embarcado" por la vía interpretativa legal no puede ser tratado de un modo distinto al pasajero que se embarca en una aeronave con el objeto de comenzar un vuelo.
6. Por ende, somos de la opinión que al declarar en la vía interpretativa que el pasajero en transferencia está incluido en la definición de pasajero embarcado, OSITRAN debe



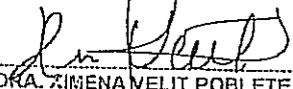
circunscribirse a concretar esta declaración, lo que conlleva en el marco del Contrato de Concesión, y en aplicación estricta de esta interpretación, que el concesionario estará en la facultad de aplicar la TUUA Internacional a los pasajeros en transferencia.

7. Del mismo modo, en aplicación del segundo párrafo del artículo VIII del Título Preliminar de la Ley N° 27444, nuestro voto es en el sentido de que al advertirse un vacío en el Contrato de Concesión, corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que inicie las negociaciones con Lima Airport Partners a fin de modificar el Contrato de Concesión con el fin de que los pasajeros en transferencia cuenten con un tratamiento diferenciado y más benigno respecto de la TUUA de los demás pasajeros embarcados.



Certifico que el Texto del Acuerdo N° ~~34-19-01~~ CD-OSITRAN correspondiente a la Sesión de Consejo Directivo N° ~~156-2004-CD~~, de fecha ~~10 de febrero~~ del año 2004, es copia fiel del original que he tenido a la vista.

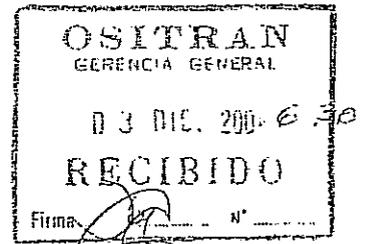
Fecha: 10 Dic. 2004


DRA. ZIMENA VELIT POBLETE

Fedataria del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Para el CD J Cell
03/12/04

INFORME N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN



A : Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

Asunto : Informe ampliatorio sobre la procedencia del Cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA) a los "pasajeros internacionales en transferencia"

Referencia : Informe N° 014-04-GAL-GRE y Carta de LAP/298-04/GL

Fecha : 03 de diciembre de 2004

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 12 de noviembre de 2004 se remite a la Gerencia General el Informe N° 014-04-GAL-GRE-OSITRAN.
2. Con fecha 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN efectúa el Pedido N° 006-154-CD, correspondiente a la sesión de Consejo Directivo N° 154-2004-CD, mediante el cual se solicita la ampliación de determinados aspectos del precitado informe.
3. Con fecha 24 de noviembre de 2004, Lima Airport Partners S.R.L (LAP), remite la comunicación N° GCCO-C-2004-00103, la misma en la que solicita a OSITRAN se le conceda el uso de la palabra en la sesión de Consejo Directivo de fecha 1° de diciembre de 2004.
4. Con fecha 24 de noviembre LAP remite a OSITRAN la Carta LAP/298-04/GL.
5. Con fecha 29 de noviembre se remite a LAP el Oficio N° 516-04-GG-OSITRAN, el mismo en el que se concede a dicha empresa el uso de la palabra en la precitada sesión de Consejo Directivo.
6. Con fecha 1° de diciembre de 2004, y en uso de la palabra, LAP expone una presentación que resume su posición con relación a su pretensión de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia.

II. OBJETO:

El objeto del presente informe es evaluar la procedencia de la pretensión de LAP de cobrar la TUUA a los denominados "pasajeros internacionales en transferencia" en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH), considerando lo establecido en el contrato de concesión, incorporando las nuevas pruebas presentadas por LAP en la comunicación y presentación de la referencia.

III. BASE LEGAL:

- Contrato de concesión del AIJCH (en adelante "el contrato de concesión").

"embarcan" aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo, definiéndose este último como aquel que el explotador identifica con el mismo símbolo desde su punto de origen vía puntos intermedios hasta el punto de destino.

36. El Convenio no precisa qué se entiende por "un mismo símbolo", por lo que para determinar el concepto de "vuelo directo" y por lo tanto de "embarque", es necesario recurrir a otras normas o, en su defecto, a los usos y costumbres de mercado.
37. De acuerdo a lo señalado en el Informe 014-04-GAL-GRE-OSITRAN, la información disponible no permitía establecer una relación de equivalencia entre concepto de símbolo, contenido en la definición de vuelo directo, y el de número de vuelo, contenido en la definición de vuelo. En tal sentido, las normas arriba citadas y adicionalmente los usos y costumbres comerciales, no permitían establecer una definición clara de pasajero embarcado.
38. La nueva información presentada por LAP, con fecha 24 de noviembre, ha incluido documentos tales como la Regulación (EC) N° 437/2003 del Parlamento Europeo y el "Glossary on Air Transport Statistics" preparado por "Eurostat" en colaboración con la Comunidad Europea, de la cual se derivan cuatro conceptos relevantes: embarque, pasajero en transferencia, vuelo directo y vuelo. Destaca particularmente el concepto de embarque contenido en el documento de Eurostat que define los siguiente:

"Embarked Passenger: terminating passengers leaving the reporting airport by air or departing transfer or indirect transit passengers"

39. De acuerdo a dicha definición un pasajero de transferencia junto con el pasajero origen destino es un pasajero que "embarca". En tal sentido, considerando la documentación adicional presentada por LAP, se concluye que los pasajeros internacionales en transferencia son "pasajeros embarcados en el AIJCH".

B. Servicios a los que acceden los pasajeros de origen y de transferencia.

40. LAP ha señalado en su exposición oral del 1° de diciembre último, que los pasajeros internacionales en transferencia, sólo reciben de LAP dieciocho (18) de los veinticinco (25) servicios de la integridad del paquete de servicios definido en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5, tal como lo muestra la siguiente tabla:

TABLA N°1

SERVICIO	CANASTA DE SERVICIOS DISPONIBLES PARA PAX EMBARCADO	
	ORIGEN	TRANSFERENCIA
1 Embarque/desembarque de pasajeros	X	X
2 Área de embarque	X	X
3 Climatización	X	X
4 Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	X	X
5 Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	X	X
6 Área para pasajeros en tránsito	X	X
7 Iluminación	X	X
8 Comunicaciones	X	X


OSITRAN

 Organismo Supervisor de la Inversión en
 Infraestructura de Transporte de Uso Público

3. Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN sobre la TUUA aplicable a los pasajeros en transferencia

ACUERDO N° 622-164-05-CD-OSITRAN

Vistos el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, el Recurso de Reconsideración de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP); oído el Informe Oral de LAP de fecha 28 de febrero de 2005, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo, en virtud de sus funciones establecidas en el literal e) del artículo 50° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2001-PCM; y, en virtud de su facultad de interpretación prevista en el literal e) del artículo 7.1 de la Ley N° 26917, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 1° del Decreto Supremo N° 032-2001-PCM, acordó por unanimidad, con el voto singular del señor Rafael Muelle:

- a. Aprobar el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN que se pronuncia sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP en contra del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, que declara que la empresa concesionaria no puede aplicar la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuertos (TUUA) a los pasajeros internacionales en transferencia.
- b. En consecuencia, declarar infundado el recurso de reconsideración interpuesto por LAP en contra del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, confirmando la interpretación contenida en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, según la cual y de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", LAP no está facultada a cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia.
- c. Comunicar a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente concedente, el presente Acuerdo y el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN.
- d. Autorizar la publicación del Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN en la página web institucional (www.ositran.gob.pe)
- e. Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.

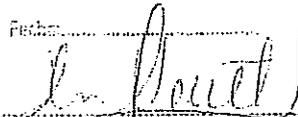
El señor Rafael Muelle expresó su voto singular señalando que, no obstante estar de acuerdo con el sentido del voto de la mayoría del Consejo Directivo al aprobar la conclusión fundamental del informe presentado por la Administración, tiene discrepancias con el contenido del mismo las cuales se detallan amplia y

pormenorizadamente en la discusión del punto de agenda y que a continuación se resumen, para efectos formales, en los siguientes aspectos:

1. Es necesario dejar en claro los criterios metodológicos de análisis de interpretación legal que se debe efectuar por parte del regulador en una situación como la planteada, lo cual no ha sido abordado en el informe, siendo de vital importancia dejar sentados dichos criterios.
2. No comparto la afirmación condicional contenida en la parte final del punto 39 del informe.
3. Discrepo de la conclusión que hace el informe respecto al análisis del Apéndice I del Anexo 5 del contrato y la interpretación del texto del mismo en el sentido de constituir una concluyente prueba de la manifestación de voluntad del Estado o de las partes.
4. No comparto el razonamiento ni la conclusión contenidos en el numeral 60 del informe.
5. No coincido con los argumentos expuestos en el informe sobre una presunta práctica discriminatoria realizada por LAP a los pasajeros en transferencia con respecto a los pasajeros embarcados.

Cópiase que el texto del Acuerdo Nº 42.491-CD-OSITRAN correspondiente a la Sesión de Consejo Directivo Nº 161.809-CD, de fecha 25 MARZO del año 2017, es copia fiel del original que he tenido a la vista.

Fecha:



DÑA. XIMENA VELIZ POBLETE

Secretaria del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

[Handwritten signature]

ser los obligados al pago de la TUUA, sino que se limita a hacer referencia a dichos pasajeros en la parte correspondiente al régimen de tarifas y precios del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Efectivamente, en el inciso a1 del referido Anexo 5 se establece lo siguiente:

<<a.1. *Tarifa Unificada de Uso de Aeropuertos – 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.>>

52. Dada la forma en que se hace referencia al concepto de pasajero embarcado en vuelo internacional, es posible inferir que son éstos a quienes podría imputárseles el pago de la TUUA. Sin embargo, el término *pasajero embarcado* no es un término definido en el Contrato de Concesión.
53. En este orden de ideas, a efectos de determinar quiénes son los pasajeros embarcados en vuelos internacionales a los que sería posible imputar el pago de la TUUA de conformidad con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, es preciso entender cuál ha sido la voluntad del Estado al incluir el concepto de pasajero embarcado en dicho Anexo, teniendo en consideración "que de conformidad con la cláusula 1 de dicho Contrato, "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".
54. Una de las formas de interpretar el concepto de pasajero embarcado es partiendo de la definición de "embarque", que si bien no ha sido recogida en el Contrato de Concesión ni en las Bases, sí se encuentra definida en el Convenio de Chicago y en el Vocabulario OACI, según los cuales el embarque es definido como el "Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo"
55. De acuerdo a ello, puede sostenerse que el término pasajero embarcado hace referencia al concepto de un pasajero que se "embarca", y que por tanto sube a bordo de una aeronave para comenzar un vuelo, salvo que se haya embarcado previamente en una etapa anterior en un mismo vuelo directo. Bajo esta interpretación calificarían como pasajeros embarcados tanto los pasajeros de origen como los pasajeros en transferencia, más no así los pasajeros en tránsito, pues éstos se embarcan "en una etapa anterior del mismo vuelo directo". Hasta ahí, es claro que de acuerdo a la normativa vigente, el pasajero en tránsito no es pasajero embarcado, por lo que no es sujeto pasivo del cobro de la TUUA por parte de LAP.
56. De hecho, LAP sostiene que los pasajeros de origen y los de transferencia son embarcados, con el fin de pretender hacer extensivo el cobro de la TUUA tanto a pasajeros en transferencia. Para OSITRAN, el concepto de pasajero embarcado también es asimilable al concepto de pasajero que se embarca. Sin embargo, es preciso indicar que esta interpretación del concepto de



LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
GERENCIA CENTRAL DE LA CONCESIÓN
29 ABR. 2005
RECIBIDO



OSITRAN
Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

Oficio Circular N° 037-05-GG-OSITRAN

ANEXO 6

Lima, 28 de abril de 2005

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
RECIBIDO
29 ABR. 2005
OFICINA MESA DE PARTES
Hora:
Firma:

28ABR 1:17

Señor
GUSTAVO MORALES VALENTIN
Gerente de la Concesión
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Presente.-

007935

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. respecto a la Interpretación de la Cláusula 5.5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

De nuestra consideración:

Es grato dirigirme a usted para poner en su conocimiento que el Consejo Directivo, en su Sesión de fecha 27 de abril de 2005 y mediante el Acuerdo N° 643-169-05-CD-OSITRAN, resolvió el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra el Acuerdo N° 608-160-05-CD-OSITRAN que interpretó la Cláusula 5.5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH).

En ese sentido, a través del Acuerdo N° 643-169-05-CD-OSITRAN, se declara fundado el referido Recurso de Reconsideración; y, se interpreta el Numeral 5.5 del Contrato de Concesión del AIJCH.

Para tal efecto, se adjunta copia fedateada del Informe N° 026-05-GAL-OSITRAN, así como del Acuerdo N° 643-169-05-CD-OSITRAN para su conocimiento.

Atentamente,


JORGE ALFARO MARTIJENA
Gerente General

Adjunto: Acuerdo N° 643-169-05-CD-OSITRAN
Informe N° 026-05-GAL-OSITRAN

Reg. Sal. N° GG-3426-05

3. Recurso de Reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L. al Acuerdo N° 608-160-05-CD-OSITRAN sobre Interpretación de los Servicios Comerciales de CORPAC S.A.

ACUERDO No. 643-169-05-CD-OSITRAN

Vistos el Informe N° 026-05-GAL-OSITRAN de la Gerencia de Asesoría Legal así como el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) con fecha 15 de marzo de 2005, oído el Informe Oral de LAP de fecha 27 de abril de 2005, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo, en el ejercicio de la facultad prevista en el literal e) del numeral 7.1 de la Ley N° 26917 y en virtud de su función asignada mediante el literal e) del artículo 50° del D.S. N° 010-2001-PCM, acordó:

- a. Aprobar el Informe N° 026-05-GAL-OSITRAN, que se pronuncia sobre el Recurso de Reconsideración presentado por la Empresa Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) al Acuerdo N° 608-160-05-CD-OSITRAN, sobre la interpretación de los Servicios Comerciales de CORPAC S.A.
- b. En consecuencia, declarar fundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP al Acuerdo N° 608-160-05-CD-OSITRAN, sobre la interpretación de los Servicios Comerciales de CORPAC S.A., e interpretar el Numeral 5.5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en los siguientes términos:

"CORPAC S.A., en su calidad de Empresa del Estado a través de la que éste realiza su actividad empresarial, se encuentra dentro del ámbito subjetivo del Numeral 5.5 del Contrato de Concesión;

Ratificar que CORPAC S.A. no es una autoridad gubernamental de conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Concesión;

Los locales y servicios a que se contrae el numeral 2.3 del Anexo N° 5 ("Locales y Servicios Comerciales"), si se encuentran comprendidos en el ámbito objetivo de la cláusula 5.5 y en consecuencia, no corresponde que el Estado Peruano compita con el concesionario en dichos ítems."

- c. Comunicar el presente Acuerdo y el Informe N° 026-05-GAL-OSITRAN a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente Concendente y a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.).

- d. Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta. *Certifico que el Texto del Acuerdo N° 643-169-05-CD-OSITRAN correspondiente a la Sesión de Consejo Directivo N° 169-2005-CD, de fecha 23 de Abril del año 2005, es copia fiel del original que ha tenido a la vista.*

- Addresses critical airside and landside design issues
- Presents integrated systems approach to solving current challenges
- Comprehensive in content, international in scope
- Affiliate Web site provides information updates, slides, computer exercises, databases, and more:
<http://ardent.mit.edu/airports>

Airport Systems

PLANNING, DESIGN,
AND MANAGEMENT

waiting to land) is \$40 for commercial jets. (This accounts for additional fuel burn, extra flight crew time, and other variable operating costs.) Estimate the yearly costs to the airlines of peak traffic conditions. Assume that Eq. (23.10) for estimating waiting time is valid for this case.

References

- Ashford, N. (1988) "Level of Service Design Concept for Airport Passenger Terminals—A European View," *Transportation Planning and Technology*, 12(1), pp. 5–21.
- Gross, D., and Harris, G. (1998) *Fundamentals of Queuing Theory*, Wiley, New York.
- Hillier, F., and Lieberman, G. (1995) *Introduction to Operations Research*, 6th ed., McGraw-Hill, New York.
- Larson, R. (1987) "Perspectives on Queues: Social Justice and the Psychology of Queuing," *Operations Research*, 35, pp. 885–905.
- Larson, R. (1988) "There Is More to a Line than Its Wait," *Technology Reviews*, pp. 60–67.
- Larson, R., and Odoni, A. (1981) *Urban Operations Research*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Little, J. D. C. (1961) "A Proof of the Queuing Formula $L = \lambda W$," *Operations Research*, 9, pp. 383–387.
- Wolff, R. (1989) *Stochastic Modeling and the Theory of Queues*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.

24

Peak-hour analysis

Airport facilities are typically designed to accommodate loads during a design peak hour. Many alternative definitions of the design peak hour have been proposed and are used in practice. All these definitions share a common characteristic: they specify a level of traffic that is exceeded only during a small number of hours, e.g., 30 or 40, in the target year. The intention is to ensure that airport facilities have adequate capacity to handle demand at a desired level of service practically throughout the year, while not being overdesigned just to handle a few instances when extreme peaks may occur.

To estimate design peak-hour loads, planners must review carefully historical data to understand seasonal, monthly, daily, and hourly peaking patterns at the airport under consideration. Judgment must also be used in assessing how these patterns will change in the future. Demand peaking at airports usually becomes less acute as traffic grows. Additional care must be exercised in distinguishing between the peaking characteristics of passengers versus those of air traffic, as well as of arriving passengers versus departing passengers.

Annual demand forecasts can be converted into design peak-hour traffic estimates through the application of conversion factors. These factors are based on experience with peaking patterns at airports of various sizes. They usually provide good first-order approximations, but should not be used uncritically.

24-1 Introduction

Much of airport planning and design revolves around the notion of the *design peak day* (DPD) and, especially, of the *design peak hour* (DPH)—also referred to as the *typical peak hour* (TPH) or sometimes simply as the *design hour* or the *peak hour*.

Definition of the design peak hour

Many alternative definitions of DPH are in use. The following is a non-exhaustive list of possibilities:

1. The 20th, 30th, or 40th busiest hour of the year
2. The peak hour of the average day of the peak month of the year
3. The peak hour of the average day of the two peak months of the year
4. The peak hour of the 95th percentile busy day of the year, i.e., the peak hour of, roughly, the 15th busiest day of the year
5. The peak hour of the 7th or 15th busiest day of the year
6. The peak hour of the 2nd busiest day during the average week in a peak month
7. The "5 percent busy hour," i.e., an hour selected so that all the hours of the year that are busier handle a cumulative total of 5 percent of annual traffic

All of these definitions have been used at times or been recommended by various organizations. For example, in the United Kingdom it is standard practice to use definition 1, specifically, the 30th busiest hour of the year. The corresponding level of traffic is called the *standard busy rate*. In the United States, the *standard busy rate* (SBR) is defined as the number of aircraft operations per hour, while the International Civil Aviation Organization (ICAO) (2000) has recommended the third.

For practical purposes, it makes little difference which definition is used as long as it fulfills the following condition: the DPH should not be the hour of the year with the highest traffic demand, but one with a demand that is exceeded only during a reasonably small number of days of the year. "Reasonably few" may mean something like 10 to 50 days, depending on the context and on the intensity of demand peaking at the airport of interest. This condition is intended to ensure that airport facilities have adequate capacity to handle demand practically throughout the year, while not being overdesigned just to handle a few instances when extreme peaks may occur. Such extreme peaks may be associated with a few days each year when traffic is exceptionally heavy (e.g., a holiday period or an annual religious pilgrimage) or with certain special events (e.g., the annual Super Bowl game in the United States or the Olympic Games somewhere in the world every four years). The practice of selecting the DPH in this way implicitly recognizes that some deterioration of the level of service during a

airport facilities are designed to accommodate. For that are typically specified both on an *annual* and an *hourly* basis. Thinking in terms of annual totals is useful for "macroscopic" planning purposes, because forecasts of traffic are, as a rule, given in annual terms. One can readily compare, for instance, the capacity of a passenger building designed to handle 20 million passengers per year with a forecast of annual passenger demand in a particular year in order to determine whether the building will be adequate to handle traffic that year. The same is true when it comes to planning for other parts of the airport, such as cargo facilities or the airfield—in which case the relevant demand forecast is the annual number of aircraft movements.

However, hourly figures and daily figures are typically far more important for the purpose of detailed design. It is short-term loads that determine the required size of a facility, the number of servers in each of its constituent parts, etc. For example, in designing an airfield, one would like to know the expected number of design peak-hour movements. If, for instance, that number is 40, a single runway will probably suffice; but if it is 65, a two-runway system will be necessary (see Chap. 10). Similarly, as indicated in Chap. 15, space requirements in each part of a passenger building are determined with reference to the number of simultaneous occupants during the peak hours of the year. The number of required processing units (check-in desks, passport control desks, security-check machines, etc.) is also determined by the flows in the building during these hours. Likewise, when wishing to determine whether a group of contact and remote stands at an airport has adequate capacity, one typically works with a scenario involving a *daily* schedule of arriving and departing aircraft and must necessarily select for examination a day when the number of movements is high.

This chapter reviews the estimation of flows during design peak hours and thus has a bearing on several other topics in this book. It first discusses the many existing alternative definitions of the DPH along with a common condition that all these definitions should satisfy. It then describes a simple approximate process for converting annual forecasts of traffic into DPH and DPD forecasts. The final two sections address two specific questions that often come up in practice. The first concerns estimating the number of DPH aircraft movements, while the second deals with the number of DPH arriving passengers and of DPH departing passengers.

few hours or days of extremely high demand should be tolerated in the interest of reducing capital and operating costs.

It can be seen that all of the definitions listed at the beginning of this section satisfy this condition. Moreover, the differences among the estimates of DPH demand that are obtained from these alternative definitions are typically insignificant compared to the uncertainty stemming from: (1) the likely errors in the forecast (Chap. 20), especially when the target date for which the facility is being designed lies 5-10 years in the future, as is often the case; and (2) the use of many other simplifying assumptions and approximations in all design methodologies.

Airport planners and designers should feel free (unless restricted to adhere to local practice, as is the case with the use of the "standard busy hour" in the United Kingdom) to select any one of the definitions, as appropriate to the case at hand and the available data. Note that definition 2 is often the least demanding, in terms of data, as it requires detailed hour-by-hour information only for the peak month of the year.¹¹

24.3 Conversion of annual forecasts into DPH forecasts

It is usually the case that planners obtain DPH forecasts—whether for passengers or aircraft movements or some other measure of demand for an airport facility—in a "top-down" fashion from annual forecasts. In other words, one typically begins from a given annual forecast and obtains a DPH forecast by applying appropriate "conversion coefficients," based on historical data which are often adjusted judgmentally. The reason for starting with annual forecasts is that these are in most cases the only forecasts available. Airport forecasting methodologies (Chap. 20) are, by nature, strongly oriented toward predicting annual figures of demand. The unadjusted conversion coefficients can be estimated rather easily, once the DPH has been defined (e.g., according to one of the alternatives 1-7 in the previous section). Finally, in making the judgmental adjustments to the conversion coefficients, planners should recall that peaking patterns at an airport are usually quite stable from year to year, but peaking becomes less acute as traffic increases. This empirical observation is discussed further, after Example 24.1.

¹¹ If using definition 2, it is best to exclude from consideration days on which demand is consistently much lower than on typical days; for example, at many airports in the United States, Saturdays have much lower demand than all other days of the week.

EXAMPLE 24.1

Suppose an airport that today handles 12 million passengers per year is forecast to have a demand of 18 million 10 years from now—a 50 percent increase. Suppose also that local practice defines the "busiest hour of the year" as the DPH and, based on the current year's traffic data, the number of arriving and departing passengers during that hour is 500 flights (1000 annual passenger movements) divided by 24 hours, which would result in 0.0417 million (41,700) DPH passengers. This would be the expected 1990 DPH passengers if 0.0417 million (41,700) passengers per hour should probably achieve this estimate. For example, by looking at the historical evolution of peaking patterns at the airport and speculating on the most likely ways these might change, one may decide to reduce the conversion coefficient 0.000375 to account for a reduction in peaking in the annual traffic unpeaked. A value such as 0.0003 may be desirable if one is particularly conservative with the 18-million-passenger level, resulting in an estimate of about 6000 DPH passengers. Plausibility checks should also be performed. Will the runway system, for example, be capable of handling aircraft operations consistent with a peak of 6000 (or 60000) passengers per hour, given the projected mix of aircraft types at the airport?

The stability of *monthly* peaking patterns is illustrated in Fig. 24-1, showing the total passenger traffic at the three airports that serve the New York City area in 1990, 1993, and 1997. Note that while the volume of traffic changed considerably during these years, the peaking pattern remains remarkably consistent. Figure 24-2 illustrates a similar stability for the monthly passenger demand at New York/Newark. Again, despite a very significant increase in the number of passengers, the monthly pattern is very stable. In a similar fashion, the *hourly* peaking patterns in February, the lowest month of the year, and in August, the highest month, closely follow each other (Fig. 24-3), despite the fact that the peak demand in August is over 30 percent greater than in February. However, the peaking at any given airport may become less acute as its traffic increases over the years, because the distribution of the number of aircraft movements, as well as of the number of passengers, across both the months of the year and the hours of the day often tends to become progressively "flatter" as the annual numbers grow. Figure 24-4 illustrates this for the case

REPUBLICA DEL PERÚ

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

CONTRATO DE CONCESIÓN
TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA
DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE

TEXTO ACTUALIZADO POR OSITRAN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN
INCLUYENDO
LAS CLÁUSULAS ADICIONALES Y LAS MODIFICACIONES ACORDADAS
A TRAVÉS DE LAS ADENDAS DE FECHA 8 DE NOVIEMBRE DE 2004
Y 31 DE OCTUBRE DE 2005

Julio de 2006

Contrato para efectos de la resolución del Contrato o caducidad de la Concesión, incluyendo pero sin limitarse a la obligación de notificación y al derecho de subsanación por parte de los Acreedores Permitidos al que hace referencia el numeral 9.7.

a) La Caducidad de la Concesión, de pleno derecho, se producirá por el solo mérito de la iniciativa de Parte o del SUPERVISOR, según sea el caso:

- (i) Al vencimiento del plazo fijado en la cláusula 14.6, sin que la Parte infractora haya subsanado el incumplimiento a satisfacción de la Parte perjudicada; o
- (ii) A la recepción por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de la comunicación en la que EL CONCEDENTE le informa de su decisión de proceder al rescate o revocación de la Concesión conforme a la cláusula 14.4 o que quiere valerse de la cláusula resolutoria materia de la cláusula 14.5, salvo disposición diferente en la cláusula respectiva o plazo especial concedido en la comunicación.

b) En los demás casos de resolución, el Contrato caducará por decisión del Tribunal Arbitral, conforme a las reglas establecidas en la Sección XV del Contrato.

➤ **Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.**

Con formato: Numerado + Nivel: 1 + Estilo de numeración: a, b, c, ... + Iniciar en: 1 + Alineación: Izquierda + Alineación: 0 cm + Tabulación después de: 0.63 cm + Sangría: 0.63 cm

Liquidación del Contrato

14.10.- Cuando la Caducidad de la Concesión se produzca, al haberse vencido el plazo pactado, la liquidación no contemplará contraprestación o compensación por las inversiones y Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía, así como por los bienes reversibles, ni monto indemnizatorio alguno por eventuales daños que la Caducidad de la Concesión pueda generar para cualquiera de las Partes.

14.11.- Si la Caducidad de la Concesión se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, el monto no amortizado de las inversiones, Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía, el valor de los bienes reversibles y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esta decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroge la Caducidad de la Concesión a las Partes.

14.12.- Si la caducidad de la Concesión se produce por rescate, revocación o por culpa de EL CONCEDENTE, éste deberá pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, 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 indemnización equivalente al valor P_1 según la siguiente fórmula:

$$P_i = \left[\sum_{i=1}^a (A_i - R_i - D_i) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_a \right] - \sum_{i=1}^a INE_i \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^a BNR_i \times (1 + r_{i,a}) - SG$$

Donde

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0.0091$, la tasa mensual correspondiente a un nivel de 11.48% Efectivo Anual.

A_i = Aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como capital suscrito y pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Estos aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incluyen la deuda subordinada a favor de los accionistas.

R_i = Reducciones de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (A_i), del mes anterior al mes "i", que se da en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, e incluyen los intereses y amortizaciones de la deuda subordinada a favor de los accionistas en cualquier mes "i" de la Concesión.

a = Mes de la caducidad de la concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.

$i=1$ Es el equivalente al último día del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

DSS_{a-1} = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a los accionistas, en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

S_a = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INE_i = Inversiones no elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, según los Estados Financieros mensuales reportados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por EL CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNR_i = Bienes no reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este reporte se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.4 y verificado por la firma internacional seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SG = Seguros cobrados como resultado de los eventos que condujeron a la caducidad o por la caducidad.

k = Rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

IPC_{a-1} = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPC_i = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América al mes "i".

La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de promedio de compra y venta al día anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 días más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un periodo intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

Los montos correspondientes, así como la tasa de descuento aplicable involucrados, serán determinados por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de una terna propuesta por el SUPERVISOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) días sin que el SUPERVISOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá la firma señalada. Dicha elección podrá ser impugnada por el SUPERVISOR, en cuyo caso deberá, en un plazo máximo de diez (10) días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada de la cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA procederá a seleccionar a la firma. En caso contrario, se considerará válida la elección impugnada.

El monto de las "obligaciones laborales" pendiente de pago será desembolsado por EL CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Finalmente, EL CONCEDENTE devolverá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.

➤ Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.

14.13.- Si la Caducidad de la Concesión se produce sin culpa de las Partes, se reintegrará a favor de la SOCIEDAD CONCESIONARIA el valor P_2 de la siguiente fórmula:

$$P_2 = \left[\sum_{i=1}^a (A_i - R - D) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_0 \right] - \sum_{i=1}^a INE_i \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^a BNR_i \times (1 + r_{i,a}) - SG$$

Donde:

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0$

A_i = Aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como capital suscrito y pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Estos aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incluyen la deuda subordinada a favor de los accionistas.

R_i = Reducciones de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (A_i), del mes anterior al mes "i", que se da en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, e incluyen los intereses y amortizaciones de la deuda subordinada a favor de los accionistas en cualquier mes "i" de la Concesión.

a = Mes de la caducidad de la concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.

$i=1$ Es el equivalente al último día del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

$DSSa-1$ = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a los accionistas, en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

S_a = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INE_i = Inversiones no elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, según los Estados Financieros mensuales reportados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por EL CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNR_i = Bienes no reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este reporte se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.4 y verificado por la firma internacional seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SG = Seguros cobrados como resultado de los eventos que condujeron a la caducidad o por la caducidad.

k = Rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

IPC_{a-1} = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPC_i = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América al mes "i".

La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de promedio de compra y venta al día anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 Días más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un periodo intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

Los montos correspondientes serán determinados por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de una terna propuesta por el SUPERVISOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) Días sin que el SUPERVISOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá la firma señalada. Dicha elección podrá ser impugnada por el SUPERVISOR en cuyo caso deberá en un plazo máximo de diez (10) Días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada de la cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA procederá a seleccionar a la firma. En caso contrario, se considerará válida la elección impugnada.

El monto de las "obligaciones laborales" pendiente de pago será desembolsado por EL CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Finalmente, EL CONCEDENTE devolverá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.

➤ **Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.**

14.14.- Si la caducidad de la Concesión se produce por responsabilidad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA cuando ésta incumple alguna obligación se ejecutará la carta fianza por ocho millones de dólares EL CONCEDENTE reconocerá a LA SOCIEDAD CONCESIONARIA la cantidad P_3 , la misma que se obtiene de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$P_3 = \left[\sum_{i=1}^n (A_i - R_i - D_i) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_a \right] - \sum_{i=1}^n INE_i \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^n BNR_i \times (1 + r_{i,a}) - SG$$

Donde:

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0$

A_i = Aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como capital suscrito y pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD

CONCESIONARIA. Estos aportes de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incluyen la deuda subordinada de los accionistas.

R_i = Reducciones de capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (Ai) del mes anterior al mes "i", que se dé en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, e incluyen los intereses y amortizaciones de la deuda subordinada a favor de los accionistas en cualquier mes "i" de la Concesión.

a = Mes de la caducidad de la concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.

i=1 Es el equivalente al último día del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

DSSa-1 = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a los accionistas, en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

Sa = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INEI = Inversiones no elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, según los Estados Financieros mensuales reportados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por EL CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNRi = Bienes no reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este reporte se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de acuerdo a la cláusula 5.4 y verificado por la firma internacional seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SG = Seguros cobrados como resultado de los eventos que condujeron a la caducidad o por la caducidad.

k = Rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

IPC a-1 = Índice de precios al consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPCi = Índice de precios al consumidor total de los Estados Unidos de América al mes "i".

La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de promedio de compra y venta al día anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 Días más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un periodo intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

Los montos correspondientes serán determinados por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de una terna propuesta por el SUPERVISOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) Días sin que el SUPERVISOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá la firma señalada. Dicha elección podrá ser impugnada por el SUPERVISOR, en cuyo caso, deberá en un plazo máximo de diez (10) Días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada de la cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA procederá a seleccionar a la firma. En caso contrario, se considerará válida la elección impugnada.

El monto de las "obligaciones laborales" pendiente de pago será desembolsado por EL CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Por otra parte, la SOCIEDAD CONCESIONARIA pagará a EL CONCEDENTE:

- a) Los gastos necesarios para la reparación de las deficiencias que presente la obra ejecutada y/o el importe de las Obras que resulte necesario ejecutar para restituir el Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte a condiciones exigibles al momento en que operó la causal de caducidad.
- b) Los gastos necesarios en que incurra EL CONCEDENTE para poder continuar la Construcción y/o Explotación de la Obra.
- c) Los mayores costos de Construcción motivados por la interrupción de los trabajos.

Asimismo los montos que perciba el CONCEDENTE por concepto de indemnización por seguros serán acreditables a los gastos y costos establecidos en los incisos a), b) y c) anteriores.

- **Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.**

14.15 Procedimiento de Ejecución por Caducidad. Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 14.1 y 14.2, se trataría de una cesión de posición contractual forzada y EL CONCEDENTE:

- a) Nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien operará la Concesión y cumplirá las obligaciones de la SOCIEDAD CONCESIONARIA mientras se produce la sustitución de ésta por el nuevo Concesionario.

- b) Se sustituirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por el nuevo Concesionario mediante concurso público, convocado por EL CONCEDENTE o quien éste designe, de acuerdo a lo siguiente:
- i) El concurso público y la adjudicación de la Concesión al nuevo concesionario deberá realizarse en el plazo máximo de un año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.
 - ii) Los postores para el concurso público al que se refiere esta cláusula serán precalificados por EL CONCEDENTE o por quien éste designe.
 - iii) El adjudicatario será aquel que presente la oferta económica más alta por el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión, debiendo suscribir un contrato con EL CONCEDENTE bajo los mismos términos del presente Contrato, por lo cual deberá asumir de manera incondicional todos los derechos y obligaciones de la SOCIEDAD CONCESIONARIA conforme al presente Contrato, inclusive el pago por retribución al Fondo Vial.
 - iv) La posesión de la Concesión será transferida al nuevo Concesionario, como un conjunto y constituyendo una unidad económica, de manera tal que los Bienes de la Concesión puedan continuar siendo usados por el nuevo Concesionario para la prestación de los servicios materia de ésta, de forma ininterrumpida.
- c) De la suma obtenida en el concurso público como pago del nuevo Concesionario al momento de otorgársele la buena pro, EL CONCEDENTE, en el siguiente orden de prelación, pagará:
- i) Las remuneraciones y demás derechos laborales de los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA;
 - ii) Las sumas de dinero que deban ser entregadas a las entidades que hubieran otorgado crédito calificado como Endeudamiento Garantizado Permitido, sin perjuicio de las obligaciones asumidas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA;
 - iii) Los tributos, excepto aquellos que estén garantizados de conformidad con las Leyes Aplicables;
 - iv) Cualquier multa u otra penalidad que no hubiere sido satisfecha por la SOCIEDAD CONCESIONARIA;
 - v) Cualquier otro pasivo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE;

- vi) Los gastos en que incurra el CONCEDENTE derivados de la convocatoria y ejecución del concurso público a que se refiere la presente cláusula;
 - vii) Cualquier otro pasivo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA frente a terceros con relación a la Concesión;
 - viii) El saldo, si lo hubiere formará parte de las fórmulas 14.12., 14.13. y 14.14.
- d) Los pagos que subsecuentemente efectúe el nuevo Concesionario a EL CONCEDENTE, con base en los ingresos de la Concesión, serán aplicados según lo establecido en esta Cláusula, excepto que no se incluirá al Concesionario para efecto de dicho pago.

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

- **Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.**

Resolución del Contrato

14.16 Las Partes acuerdan que en el caso de resolución del presente Contrato y/o caducidad de la Concesión, EL CONCEDENTE, previa opinión del SUPERVISOR deberá pagar a los Acreedores Permitidos un monto igual a la suma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA adeuda a los Acreedores Permitidos conforme a los términos del Endeudamiento Garantizado Permitido, informados o aprobados por EL CONCEDENTE, según sea el caso.

El pago a los Acreedores Permitidos deberá hacerse necesariamente en dólares de los Estados Unidos de América, constituyendo este acuerdo el pacto en contra al que se refiere el Artículo 1237 del Código Civil, y dentro de los 12 meses siguientes de declarada la resolución del Contrato o la caducidad de la Concesión. Queda claramente establecido que bastará la declaración de resolución, para que los 12 meses comiencen a computarse.

En ningún caso se podrá entender que el pago a favor de los Acreedores Permitidos esté sujeto a los resultados de la subasta a la que se refiere la cláusula 14.15, ni que tenga vinculación o relación alguna con el pago que EL CONCEDENTE esté obligado a realizar a favor de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, calculado de acuerdo con las fórmulas P₁, P₂ y P₃, como consecuencia de la terminación del Contrato o caducidad de la Concesión, constituyendo la obligación de pago de EL CONCEDENTE respecto de los Acreedores Permitidos, una obligación independiente y no sujeta a condición o restricción alguna. El CONCEDENTE reconoce que cualquier suma que le adeude la SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá ser compensada, deducida o retenida del

pago que en virtud de la presente cláusula EL CONCEDENTE se obliga a realizar en forma incondicional a favor de los Acreedores Permitidos.

Mientras EL CONCEDENTE no cumpla con efectuar el pago al que se refiere esta cláusula a favor de los Acreedores Permitidos, el Contrato así como la hipoteca que se constituya sobre la Concesión mantendrán su plena vigencia, pudiendo los Acreedores Permitidos proceder a la ejecución de la hipoteca en cualquier momento. En caso se proceda a la ejecución de la hipoteca, el monto correspondiente de la misma deberá descontarse de las obligaciones de EL CONCEDENTE para con los Acreedores Permitidos. La ejecución de la hipoteca en modo alguna exonera o libera a EL CONCEDENTE de su obligación a efectuar el pago a que se refiere la presente cláusula.

- Inclusión aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.

SECCIÓN XV: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Ley Aplicable

15.1.- Las Partes han negociado, redactado y suscrito el Contrato con arreglo a las Normas legales del Perú. Por tanto, expresan que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por la legislación interna del Perú, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer.

Ámbito de Aplicación

15.2.- La presente sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.

- Modificación aprobada en virtud a la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de noviembre de 2004.

Criterios de Interpretación

15.3.- En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- a) El Contrato; y,
- b) Las Bases.

15.4.- El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

15.5.- Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

Con formato: Numerado +
Nivel: 1 + Estilo de
numeración: a, b, c, ... +
Iniciar en: 1 + Alineación:
Izquierda + Alineación: 0 cm
+ Tabulación después de: 1.1
cm + Sangría: 1.1 cm,
Tabulaciones: 1.25 cm, Lista
con tabulaciones + No en 2.52

Con formato: Numerado +
Nivel: 1 + Estilo de
numeración: a, b, c, ... +
Iniciar en: 1 + Alineación:
Izquierda + Alineación: 0 cm
+ Tabulación después de: 1.1
cm + Sangría: 1.1 cm,
Tabulaciones: 1.25 cm, Lista
con tabulaciones + No en 2.52

REPÚBLICA DEL PERÚ



Autoridad Portuaria Nacional (APN)



ProInversión

CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA
LA CONCESIÓN DEL NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES
EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO - ZONA SUR

24 de julio de 2006



LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO

PROCEDIMIENTO GENERAL DE LIQUIDACIÓN

- 15.16 El PMA obtenido acorde a las Cláusulas 15.3, 15.4, 15.5, 15.7 o 15.9, según corresponda, se actualizará al momento de pago a una tasa equivalente a la Tasa de Descuento para Efectos de Caducidad.
- 15.17 En un plazo no mayor a un (1) año, el CONCEDENTE cancelará a los Acreedores Permitidos el saldo del Endeudamiento Garantizado Permitido, considerando como límite el PMA correspondiente.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, en caso que en aplicación de lo dispuesto por el último párrafo de la Cláusula 10.6 el CONCEDENTE hubiese exigido que se incluya su derecho a asumir la posición contractual del CONCESIONARIO en sus contratos con los Acreedores Permitidos y que efectivamente hubiese ejercido el derecho a asumir tal posición, el CONCEDENTE cancelará a los Acreedores Permitidos el saldo del Endeudamiento Garantizado Permitido bajo los mismos términos y condiciones de los contratos cedidos.

- 15.18 El CONCEDENTE reconocerá al CONCESIONARIO como máximo el Presupuesto Máximo Aprobado para efectos de caducidad (PMA) actualizado según la Cláusula 15.16 menos el saldo del Endeudamiento Garantizado Permitido, según los términos pactados en el contrato de financiamiento.

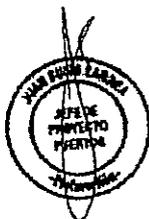
- 15.19 En un plazo no mayor a un (1) año, se procederá al depósito en un fideicomiso del saldo correspondiente al CONCESIONARIO que se utilizarán prioritariamente para los pagos a los acreedores de la sociedad - diferentes al Acreedor Permitido - según la prelación que determine el liquidador del CONCESIONARIO. El saldo, si lo hubiere, será de libre disponibilidad del CONCESIONARIO.

LIQUIDACIÓN POR VENCIMIENTO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN

- 15.20 Cuando se produzca la Caducidad de la Concesión por el vencimiento del plazo pactado, la liquidación no contemplará contraprestación o compensación por las inversiones mínimas y Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, así como por los Bienes del CONCEDENTE, ni monto indemnizatorio alguno por eventuales daños que la Caducidad de la Concesión pueda generar para cualquiera de las Partes.
- 15.21 Si el CONCESIONARIO realizara inversiones adicionales a las establecidas en el Anexo 4, según lo señalado en 15.9, se reconocerá el PMA correspondiente, y se actúa según el procedimiento general de liquidación establecido en las Cláusulas 15.16 a 15.19.

LIQUIDACIÓN POR MUTUO ACUERDO

- 15.22 Si el Término del Contrato se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste acuerdo deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. Para este efecto, se deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, el monto no amortizado de las inversiones, Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidos en el Área de Concesión, el valor de los Bienes de la Concesión, que aún falta depreciar, y las circunstancias existentes



a la fecha en que las Partes toman esa decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroga la Caducidad de la Concesión a las Partes.

En este caso no es de necesaria aplicación el procedimiento general de liquidación establecido en las Cláusulas 15.16 a 15.19, salvo que las Partes acuerden utilizarlo.

Para este procedimiento el REGULADOR deberá tomar en cuenta la opinión de los Acreedores Permitidos que efectivamente se encuentren financiando la Concesión al momento de producirse el acuerdo de Caducidad.

LIQUIDACIÓN POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO

- 15.23 Si la resolución del Contrato o la Caducidad de la Concesión se produce por responsabilidad del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE ejecutará la Garantía de Fiel Cumplimiento que corresponda. Entendiéndose que el CONCEDENTE está expresamente autorizado a cobrar y retener el monto de la garantía sin derecho a reembolso alguno para el CONCESIONARIO.
- 15.24 Se actúa según el procedimiento general de liquidación establecido en las Cláusulas 15.16 a 15.19.
- 15.25 Sin perjuicio de las penalidades correspondientes, cualquier pago al CONCESIONARIO podrá ser suspendido o cancelado en caso de encontrarse serias irregularidades en la construcción de la infraestructura.

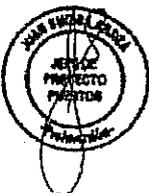
LIQUIDACIÓN POR INCUMPLIMIENTO O DECISIÓN UNILATERAL DEL CONCEDENTE

- 15.26 Se procede según el procedimiento general de liquidación establecido en las Cláusulas 15.16 a 15.19.

LIQUIDACIÓN POR FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO U OTRAS CAUSALES NO IMPUTABLES A LAS PARTES

- 15.27 Para el ejercicio de la facultad contemplada en esta cláusula, el CONCESIONARIO deberá observar el siguiente procedimiento:
- El CONCESIONARIO deberá comunicar, por medio de un informe oficial, al CONCEDENTE y al REGULADOR la ocurrencia de alguna(s) de las circunstancias antes descritas dentro de los treinta (30) Días Calendario siguientes a la ocurrencia de las mismas. Dicho informe deberá contener:
 - o Una descripción fundada de la causal invocada y de los efectos económicos o jurídicos de la misma.
 - o Una proposición del procedimiento a seguir para la terminación del Contrato.
 - Dicha proposición deberá ser entregada al CONCEDENTE, al REGULADOR y a los Acreedores Permitidos, los cuales tendrán un plazo de veinte (20) Días para formularle observaciones.
 - En caso de existir discrepancias en relación con el procedimiento propuesto por el CONCESIONARIO, éstas deberán someterse a lo establecido en la Sección XVI del presente Contrato.

Handwritten initials/signature



- 15.28 En el evento que el CONCESIONARIO ejerza la opción aquí establecida, se actúa según el procedimiento general de liquidación establecido en las Cláusulas 15.16 a 15.19.

SECCIÓN XVI: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

LEY APLICABLE

- 16.1 El Contrato se regirá e interpretará de acuerdo a las Leyes y Disposiciones Aplicables. Por tanto, expresa que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por dicha legislación, la misma que el CONCESIONARIO declara conocer.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 16.2 La presente sección regula la solución de controversias que se generen entre las Partes durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, las Partes reconocen que la impugnación de las decisiones del REGULADOR relativas a la aplicación de Tarifas y de las demás decisiones expedidas por el REGULADOR en el ejercicio de sus funciones administrativas, deberá sujetarse a las Leyes y Disposiciones Aplicables.

CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN

- 16.3 En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, se seguirá el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

- a) El Contrato;
- b) Circulares a que se hace referencia en las Bases; y
- c) Las Bases.

- 16.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

- 16.5 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

- 16.6 Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

- 16.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.

- 16.8 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.



del

X



MEMO DE PARTES

7538

04 OCT 2005

Resistif

4:30

Firma

Hora

REPÚBLICA DEL PERÚ

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA Y DE SERVICIOS PÚBLICOS

CONCESIÓN
DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL –
ICA (RED VIAL 6)

Lima, setiembre de 2005



Sesenta (60) Días antes de que transcurra el plazo de subsanación a que se refiere la Cláusula 14.6, para los casos de resolución por incumplimiento, se dará comienzo al inventario final de los bienes, el mismo que se realizará con intervención del REGULADOR y que deberá quedar concluido diez (10) Días antes de que se cumpla el plazo de subsanación.

En caso la subsanación se llegue a producir antes de que transcurra el plazo a que se refiere la Cláusula 14.6, el inventario será automáticamente suspendido. Si ya hubiese sido culminado, el mismo quedará sin efecto.

- b) Producida la Caducidad de la Concesión, la actividad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA cesa y se extingue su derecho de explotar la infraestructura vial de la Concesión, derecho que es reasumido por el CONCEDENTE.

Asimismo, se extinguen todos los contratos a los que se refiere el Literal b) de la Cláusula 12.4, salvo aquellos que expresamente el CONCEDENTE haya decidido mantener en vigencia y asumido la posición contractual de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

- c) Producida la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE o la nueva sociedad concesionaria que éste designe se harán cargo del Tramo, correspondiéndole al REGULADOR efectuar la liquidación final conforme a los términos de esta sección y a los Estudios Técnicos.

Procedimientos para la Caducidad de la Concesión

14.9.- El Contrato quedará resuelto y la Concesión caducará de pleno derecho siempre que las Partes, según corresponda en cada caso, hayan cumplido previamente con todas sus obligaciones y procedimientos previstos en el presente Contrato para efectos de la resolución del Contrato o la caducidad de la Concesión, incluyendo pero sin limitarse a la obligación de notificación y al derecho de subsanación por parte de los Acreedores Permitidos al que hace referencia la Cláusula 9.7.

- a) La Caducidad de la Concesión, de pleno derecho, se producirá por el solo mérito de la iniciativa de Parte o del REGULADOR, según sea el caso:

- (i) Al vencimiento del plazo fijado en la Cláusula 14.6, sin que la Parte infractora haya subsanado el incumplimiento a satisfacción de la Parte perjudicada; o
- (ii) A la recepción por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de la comunicación escrita en la que el CONCEDENTE le informa de su decisión de proceder a la revocación de la Concesión conforme a la Cláusula 14.4, salvo disposición diferente en la cláusula respectiva o plazo especial concedido en la comunicación.
- (iii) Los demás casos de Caducidad de la Concesión.

Liquidación del Contrato

14.10.- Cuando la Caducidad de la Concesión se produzca, al haberse vencido el plazo pactado, la liquidación no contemplará contraprestación o compensación por las inversiones y Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área



de la Concesión y en el Derecho de Vía, así como por los Bienes Reversibles, ni monto indemnizatorio alguno por eventuales daños que la Caducidad de la Concesión pueda generar para cualquiera de las Partes.

14.11.- Si la Caducidad de la Concesión se produce por mutuo acuerdo entre las Partes, éste deberá contener el mecanismo de liquidación de la Concesión. El acuerdo deberá considerar el tiempo transcurrido desde la celebración del Contrato, el monto no amortizado de las inversiones, Obras e instalaciones en las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión y en el Derecho de Vía, el valor de los Bienes Reversibles y las circunstancias existentes a la fecha en que las Partes toman esta decisión, como criterios para determinar el mecanismo de liquidación. No se considerará monto indemnizatorio alguno por los daños que irroge la Caducidad de la Concesión a las Partes.

14.12.- Si la caducidad de la Concesión se produce por rescate, revocación o por culpa del CONCEDENTE, éste pagará directamente y por única vez a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato, una indemnización equivalente al valor P_1 según la siguiente fórmula:

$$P_1 = \left[\sum_{i=1}^a (A_i - R_i - D_i) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_a \right] - \sum_{i=1}^a INE \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^a BNR \times (1 + r_{i,a}) - SG - Ir$$

Donde:

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0.0091$, la tasa mensual correspondiente a un nivel de 11.48% Efectivo Anual. Es la rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

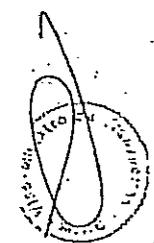
A_i = Aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como Capital Suscrito y Pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Estos aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no influyen la Deuda Subordinada a favor de los accionistas o socios.

R_i = Reducciones de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (A_i), del mes anterior al mes "i", que se da en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión y cualquier otro pago de dinero entregado a accionistas o socios a favor de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, como retiro de préstamos, entre otros, siempre que éstos no hayan sido devueltos a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a la fecha de la Caducidad de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

a = Mes de la caducidad de la concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.



$i=1$ Es el equivalente al último día del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

DSSa-1 = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor de los accionistas o socios en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

Sa = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INEi = Inversiones No Elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, determinadas según el procedimiento acordado entre el REGULADOR y la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por el CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNRi = Bienes No Reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 5.4. y verificado por la firma internacional seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SG = Montos por seguros cobrados que no hubiesen sido utilizados para la reparación del siniestro.

Ir = Costo necesario para recuperar el nivel de serviciabilidad, el cual es generado como consecuencia de labores de mantenimiento, rutinario o periódico, no adecuadas efectuadas durante el período en el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA estuvo a cargo de dichas labores.

IPC a-1 = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPCi = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América al mes "i".

La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de América. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio Día Calendario anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 Días Calendario más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un periodo intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

El monto P_i será determinado por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por cuenta y costo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, de una terna propuesta por el REGULADOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) Días Calendario sin que el REGULADOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá a la firma. Dicha elección podrá ser rechazada por el REGULADOR, en cuyo caso deberá, en un plazo máximo de diez (10) Días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada para proceder con dicha selección. En caso contrario, se considerará válida la elección propuesta por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

El monto de las "obligaciones laborales" y pendiente de pago será desembolsado por el CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Dentro del plazo de noventa (90) Días de declarada la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE devolverá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA las Garantías de Fiel Cumplimiento, salvo que hubiere obligaciones vencidas pendientes de pago de cargo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor del CONCEDENTE, el REGULADOR o de los Usuarios, en cuyo caso se ejecutará la garantía que corresponda.

14.13.- Si la Caducidad de la Concesión se produce sin culpa de las Partes, el CONCEDENTE pagará a la SOCIEDAD CONCESIONARIA, por única vez, en un plazo no mayor a un (01) año contado a partir de la fecha en que se comunique la resolución del Contrato el valor P_2 de la siguiente fórmula:

$$P_2 = \left[\sum_{i=1}^a (A_i - R - D_i) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_a \right] - \sum_{i=1}^a INE \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^a BNR \times (1 + r_{i,a}) - SG - Ir$$

Donde:

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0.0091$, la tasa mensual correspondiente a un nivel de 11.48% Efectivo Anual.

Es la rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

A_i = Aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como Capital Suscrito y Pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Estos aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incluyen la Deuda Subordinada a favor de los accionistas o socios.

R = Reducciones de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (A_i), del mes anterior al mes "i", que se dé en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión y cualquier otro pago de dinero entregado a accionistas o socios a favor de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, como retiro de préstamos, entre otros, siempre que éstos no hayan sido devueltos a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a la fecha de la Caducidad de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

a = Mes de la Caducidad de la Concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.



Handwritten signature.



$i = 1$ Es el equivalente al último Día Calendario del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

DSSa-1 = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor de los accionistas o socios en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

Sa = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INEi = Inversiones No Elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, determinadas según el procedimiento acordado entre el REGULADOR y la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por el CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNRi = Bienes No Reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 5.4. y verificado por la firma internacional seleccionada por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

SG = Montos por seguros cobrados que no hubiesen sido utilizados para la reparación del siniestro.

Ir = Costo necesario para recuperar el nivel de serviciabilidad, el cual es generado como consecuencia de labores de mantenimiento, rutinario o periódico, no adecuadas efectuadas durante el período en el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA estuvo a cargo de dichas labores.

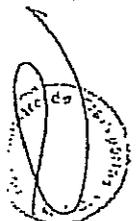
IPC a-1 = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPC i = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América al mes "i".

La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de América. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio Día Calendario anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 Días Calendario más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un periodo intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

El monto P_2 será determinado por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por cuenta y costo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de una terna propuesta por el REGULADOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) Días Calendario sin que el REGULADOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá la firma señalada. Dicha elección podrá ser rechazada por el REGULADOR, en cuyo caso deberá, en un plazo máximo de diez (10) Días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada de la cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA procederá a seleccionar a la firma. En caso contrario, se considerará válida la elección propuesta por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.



El monto de las "obligaciones laborales" pendiente de pago será desembolsado por el CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Dentro del plazo de noventa (90) Días declarada la Caducidad de la Concesión, el CONCEDENTE devolverá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA las Garantías de Fiel Cumplimiento.

14.14.- Si la resolución del Contrato o la caducidad de la Concesión se produce por responsabilidad de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, el CONCEDENTE ejecutará la Garantía de Fiel Cumplimiento que corresponda. El CONCEDENTE reconocerá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por única vez, la cantidad P_3 , la misma que se obtiene de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$P_3 = \left[\sum_{i=1}^a (A_i - R_i - D_i) \times (1 + r_{i,a}) + DSS_{a-1} - S_a \right] - \sum_{i=1}^a INE_i \times (1 + r_{i,a}) - \sum_{i=1}^a BNR_i \times (1 + r_{i,a}) - SG - Ir$$

Donde:

$$(1 + r_{i,a}) = (1 + k)^{a-i} \times (IPC_{a-1} / IPC_i)$$

$k = 0$

Es la rentabilidad real que se le reconoce a la SOCIEDAD CONCESIONARIA desde que inicia la Concesión hasta el mes anterior al mes en que se termina el Contrato.

A_i = Aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA desembolsados en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde al registrado como Capital Suscrito y Pagado en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Estos aportes de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incluyen la Deuda Subordinada a favor de los accionistas o socios.

R_i = Reducciones de Capital de la SOCIEDAD CONCESIONARIA en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor corresponde a la variación negativa del valor registrado como capital (A_i), del mes anterior al mes "i", que se dé en el Balance General reportado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

D_i = Dividendos pagados en cualquier mes "i" de la Concesión y cualquier otro pago de dinero entregado a accionistas o socios a favor de la SOCIEDAD CONCESIONARIA, como retiro de préstamos, entre otros, siempre que éstos no hayan sido devueltos a la SOCIEDAD CONCESIONARIA a la fecha de la Caducidad de la Concesión. Estos dividendos corresponden a los registrados en los reportes mensuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

a = Mes de la Caducidad de la Concesión.

i = Fin de mes de cada uno de los meses en los cuales estuvo vigente el Contrato.

$i = 1$ Es el equivalente al último día del mes en que se firma el Contrato de Concesión.

DSS_{a-1} = Saldo de la deuda de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor de los accionistas o socios en el mes "a-1" subordinada al Endeudamiento Garantizado Permitido.

Sa = Sanciones que la SOCIEDAD CONCESIONARIA tenga pendientes de pago hasta el mes "a" de la Concesión.

INEi = Inversiones No Elegibles en cualquier mes "i" de la Concesión, determinadas según el procedimiento acordado entre el REGULADOR y la SOCIEDAD CONCESIONARIA. Este rubro está compuesto por aquellas inversiones adicionales no contempladas en los riesgos asumidos por el CONCEDENTE y/o que no forman parte del plan inicial de inversiones.

BNRi = Bienes No Reversibles en cualquier mes "i" de la Concesión. Este valor se basará en los Inventarios Anuales presentados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 5.4.

SG = Montos por seguros cobrados que no hubiesen sido utilizados para la reparación del siniestro.

Ir = Costo necesario para recuperar el nivel de serviciabilidad, el cual es generado como consecuencia de labores de mantenimiento, rutinario o periódico, no adecuadas efectuadas durante el período en el cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA estuvo a cargo de dichas labores.

IPC a-1 = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América del mes inmediatamente anterior al mes "a".

IPCi = Índice de Precios al Consumidor Total de los Estados Unidos de América al mes "i".

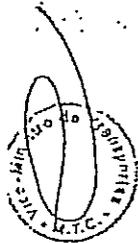
La fórmula está expresada en Dólares de los Estados Unidos de América. El pago se efectuará en dicha moneda o en su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio al día anterior del pago. El retraso en el pago dará lugar al pago de intereses a una tasa de Libor a 180 Días Calendario más 3 puntos porcentuales.

Si la Caducidad de la Concesión sucede durante un período intermedio en la elaboración de los estados financieros, los valores proporcionales de depreciación y/o amortización acumulados de dichos activos se obtendrán aplicando las mismas técnicas usadas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

El monto P_3 será determinado por una firma internacional de reconocido prestigio, seleccionada por cuenta y costo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de una terna propuesta por el REGULADOR. Transcurrido el plazo de treinta (30) Días Calendario sin que el REGULADOR haya realizado la propuesta, la SOCIEDAD CONCESIONARIA elegirá la firma señalada. Dicha elección podrá ser rechazada por el REGULADOR, en cuyo caso, deberá en un plazo máximo de diez (10) Días proponer a la SOCIEDAD CONCESIONARIA la terna antes mencionada de la cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA procederá a seleccionar a la firma. En caso contrario, se considerará válida la elección propuesta por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

El monto de las "obligaciones laborales" pendiente de pago será desembolsado por el CONCEDENTE directamente a los trabajadores de la SOCIEDAD CONCESIONARIA dentro de los doce (12) meses siguientes de decretada la resolución del Contrato.

Por otra parte, la SOCIEDAD CONCESIONARIA pagará a el CONCEDENTE:



Handwritten signature in black ink.



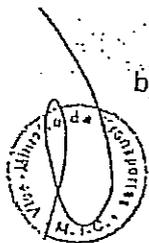
- a) Los gastos necesarios para la reparación de las deficiencias que presente la obra ejecutada y/o el importe de las Obras que resulte necesario ejecutar para restituir el Tramo a condiciones exigibles al momento en que operó la causal de caducidad, salvo que estos se hayan descontado con arreglo a la fórmula referida en el presente numeral.
- b) Los gastos necesarios en que incurra el CONCEDENTE para poder continuar la Construcción y/o Explotación de la Obra, durante los dos (02) meses siguientes contados a partir de la resolución del Contrato o caducidad de la Concesión.
- c) Los mayores costos de Construcción motivados por la interrupción de los trabajos.

Asimismo los montos que perciba el CONCEDENTE por concepto de indemnización por seguros serán acreditables a los gastos y costos establecidos en los incisos a), b) y c) anteriores.

Procedimiento para el rescate en caso de resolución del Contrato

14.15. En caso que una de las Partes invoque la resolución del Contrato de Concesión por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 14.1 y 14.2, se ejecutará el siguiente procedimiento:

- a) El REGULADOR nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien operará la Concesión y cumplirá las obligaciones de la SOCIEDAD CONCESIONARIA mientras se produce la sustitución de ésta por la nueva sociedad concesionaria.
- b) Se sustituirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por una nueva sociedad concesionaria mediante concurso público, convocado por el REGULADOR o quien éste designe, de acuerdo a lo siguiente:
 - i) El concurso público y la adjudicación de la Concesión a la nueva sociedad concesionaria deberá realizarse en el plazo máximo de un (1) año contado a partir de la declaración de resolución del Contrato.
 - ii) El Adjudicatario será aquel que presente la oferta económica más alta por el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión.
 - iii) La nueva sociedad concesionaria deberá suscribir un contrato con el CONCEDENTE bajo los mismos términos del presente Contrato, por lo cual deberá asumir de manera incondicional todos los derechos y obligaciones de la SOCIEDAD CONCESIONARIA conforme al presente Contrato, inclusive el pago por retribución al Fondo Vial.
 - iv) La Concesión será transferida a la nueva sociedad concesionaria, como un conjunto y constituyendo una unidad económica, de manera tal que los Bienes de la Concesión puedan continuar siendo usados por la nueva sociedad concesionaria para la prestación de los servicios materia de ésta, de forma ininterrumpida.



[Handwritten signature]



c) El CONCEDENTE se obliga a pagar con fondos obtenidos en el concurso público como pago de la nueva sociedad concesionaria al momento de otorgársele la buena pro, en el siguiente orden de prelación:

- i) Las obligaciones laborales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA;
- ii) Las sumas de dinero que deban ser entregadas a las entidades que hubieran otorgado crédito calificado como Endeudamiento Garantizado Permitido;
- iii) Los tributos, excepto aquellos que estén garantizados de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables;
- iv) Cualquier multa u otra penalidad que no hubiere sido satisfecha por la SOCIEDAD CONCESIONARIA;
- v) Cualquier otro pasivo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA a favor de el CONCEDENTE;
- vi) Los gastos en que incurra el CONCEDENTE derivados de la convocatoria y ejecución del concurso público a que se refiere la presente cláusula;
- vii) Cualquier otro pasivo de la SOCIEDAD CONCESIONARIA frente a terceros con relación a la Concesión; siempre y cuando dichos pasivos no se deriven de obligaciones contraídas con Empresas Vinculadas a la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

Las obligaciones de pago de cargo del CONCEDENTE a favor de los Acreedores Permitidos deberán verificarse dentro de los doce (12) meses siguientes de declarada la resolución del Contrato.

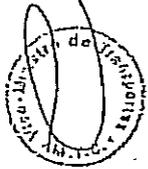
Mientras el CONCEDENTE no cumpla con efectuar el pago al que se refiere esta cláusula, la hipoteca que se constituya sobre la Concesión, mantendrá su plena vigencia.

El saldo, si lo hubiere, formará parte del pago del valor obtenido por la aplicación de la formulas establecidas en las Cláusulas 14.12, y 14.13.

En el caso de aplicación de la Cláusula 14.14 el reconocimiento de la cantidad P_3 estará limitado al saldo que resulte luego del pago de las obligaciones establecidas en los Numerales i) a vii) anteriores.

En caso que los supuestos señalados en los numerales anteriores hayan sido pagados en su integridad con fondos obtenidos del pago de la nueva sociedad concesionaria, el saldo, si lo hubiera, será entregado al CONCEDENTE.

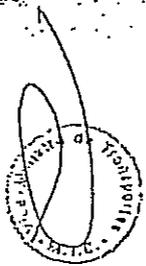
Las obligaciones de pago establecidas en el presente literal no serán exigibles en caso la nueva sociedad concesionaria hubiese celebrado un acuerdo de asunción de obligaciones con los acreedores, incluyendo a los Acreedores Permitidos



En caso los recursos obtenidos en el concurso público a través del pago de la nueva sociedad concesionaria no fueran suficientes para atender la totalidad del monto adeudado a los Acreedores Permitidos o habiéndose convocado el concurso éste hubiese sido declarado desierto, el CONCEDENTE será responsable de pagar el remanente del monto adeudado a los Acreedores Permitidos hasta por un monto tal que sumado al pago efectuado a los Acreedores Permitidos con los recursos del concurso público no excedan, en conjunto, el monto indicado a continuación:

- Desde el inicio de las Obras de la Primera Etapa hasta los treinta y seis (36) meses posteriores a la finalización de estas Obras, el monto máximo será equivalente al 85% de la Inversión Proyectada Referencial de la Primera Etapa, indicada en el Numeral 2 del Anexo II, ponderada por un factor de avance de obra en proporción a la Obra ejecutada, más el Impuesto General a las Ventas aplicable. Este monto se determinará en Dólares de los Estados Unidos de América. La Inversión Proyectada Referencial de la Primera Etapa será actualizada entre la Fecha de Suscripción del Contrato y la fecha de inicio de las Obras de la Primera Etapa aplicando la variación que registre, entre ambas fechas, el Índice de Precios al Consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*).
- A partir del mes treinta y siete (37) posterior a la finalización de las Obras de la Primera Etapa, este monto máximo se ajustará mensualmente mediante reducciones iguales (método lineal) de manera que en el último mes del año dieciséis (16) de la Concesión el monto máximo sea igual a cero.
- Desde el inicio de las Obras de la Segunda Etapa hasta los treinta y seis (36) meses posteriores a la finalización de estas Obras, el monto máximo será equivalente al 85% de la Inversión Proyectada Referencial de la Segunda Etapa, indicada en el numeral 3 del Anexo II ponderada por un factor de avance de obra en proporción a la Obra ejecutada, más el Impuesto General a las Ventas aplicable. Este pago se realizará en Dólares de los Estados Unidos de América. La Inversión Proyectada Referencial de la Segunda Etapa será actualizada entre la Fecha de Suscripción del Contrato y la fecha de inicio de las Obras de la Segunda Etapa aplicando la variación que registre, entre ambas fechas, el Índice de Precios al Consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*).
- A partir del mes treinta y siete (37) posterior a la finalización de las Obras de la Segunda Etapa, este monto máximo se ajustará mensualmente mediante reducciones iguales (método lineal) de manera que en el último mes de la Concesión el monto máximo sea igual a cero.

Con la finalidad de determinar la proporción de la Obra ejecutada, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá enviar trimestralmente al REGULADOR, un Informe de Avance de Obra, indicando la ejecución de las partidas y costos involucrados, determinando el porcentaje de avance de Obra de la Etapa correspondiente. Para tal efecto, el REGULADOR señalará los plazos,



oportunidades y demás regulaciones sobre el particular, para lo que deberá emitir un pronunciamiento respecto del estado de avance de Obra, en un plazo no mayor de quince (15) Días Calendario de recibido el Informe de Avance de Obras antes referido.

En el supuesto que cualquiera de las Partes no esté de acuerdo el pronunciamiento del REGULADOR, podrá solicitar un peritaje técnico a cargo de un ingeniero civil elegido de común acuerdo entre el CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA. En caso que luego de transcurridos (10) Días desde el pronunciamiento del REGULADOR, las Partes no hubieran designado al perito común, cualquiera de ellas podrá solicitar al Colegio de Ingenieros del Perú la designación del perito. En ningún caso, el perito deberá haber tenido vinculación alguna de manera directa o indirecta con ninguna de las Partes en los últimos cinco (5) años.

El pronunciamiento del Perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días contados a partir desde que cada una de las Partes sustentó su posición, y tendrá carácter definitivo no pudiendo ser impugnado. Los costos del peritaje serán sufragados por la Parte que lo solicitó.

En caso la SOCIEDAD CONCESIONARIA requiera la modificación del monto máximo que deberá ser pagado a los Acreedores Permitidos para lograr la obtención de su financiamiento, ésta podrá presentar al REGULADOR una solicitud que contenga el nuevo esquema propuesto y toda la información relacionada al plan de dicho financiamiento.

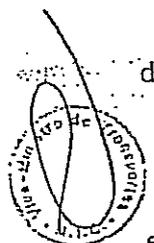
d) Los pagos que subsiguientemente efectúe la nueva sociedad concesionaria a el CONCEDENTE, con base en los ingresos de la Concesión, serán aplicados según lo establecido en esta Cláusula, excepto que no se incluirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA para efecto de dicho pago.

e) En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la Concesión, o Caducidad de la Concesión, a fin de evitar la paralización total o parcial del servicio, el REGULADOR podrá contratar temporalmente los servicios de personas o empresas especializadas para la operación total o parcial de la Concesión por un plazo no superior a un año calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

En ningún caso se reconocerán refinanciamientos, incrementos de deuda por morosidad, deudas originadas por ejecución de garantías, postergaciones o ampliaciones de pago, períodos de gracia de deudas recientes, y otros que no tengan relación directa con la Concesión.

14.16.- Las Partes acuerdan que en el caso que el CONCEDENTE decidiera no convocar a un nuevo concurso; el CONCEDENTE, previa opinión de el REGULADOR, deberá pagar a los Acreedores Permitidos un monto igual a la suma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA adeuda a los Acreedores Permitidos conforme a los términos del Endeudamiento Garantizado Permitido, informados a el CONCEDENTE.

El pago a los Acreedores Permitidos deberá hacerse necesariamente en dólares de los Estados Unidos de América, constituyendo este acuerdo el pacto en contra al que se refiere el Artículo 1237 del Código Civil. Dicho pago deberá verificarse dentro de los doce (12) meses siguientes de declarada la resolución del Contrato.



Handwritten signature in black ink.



Vertical stamp on the right margin: 'COMITÉ DE VIGILANCIA' repeated vertically.

Mientras el CONCEDENTE no cumpla con efectuar el pago al que se refiere esta cláusula a favor de los Acreedores Permitidos, la hipoteca que se constituya sobre la Concesión, mantendrá su plena vigencia.

SECCIÓN XV: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Ley Aplicable

15.1.- Las Partes han negociado, redactado y suscrito el Contrato con arreglo a las normas legales del Perú. Por tanto, expresan que el contenido, ejecución, conflictos y demás consecuencias que de él se originen, se regirán por la legislación interna del Perú, la misma que la SOCIEDAD CONCESIONARIA declara conocer.

Ámbito de Aplicación

15.2.- La presente sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.

Criterios de Interpretación

15.3.- En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:

a) El Contrato; y,

b) Las Bases;

15.4.- El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.

Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

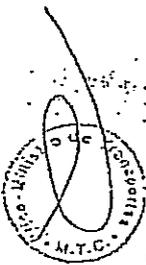
15.6.- Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

15.7.- El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.

15.8.- El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista.

15.9.- Todas aquellas Tarifas, costos, gastos y similares a que tenga derecho la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la prestación del Servicio deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato.



Handwritten signature.



4. Solicitud de interpretación presentada por Lima Airport Partners S.R.L. respecto al Numeral 18.1 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sobre Tratamiento de Pasivos Ambientales.

ACUERDO N° 519-148-04-GD-OSITRAN

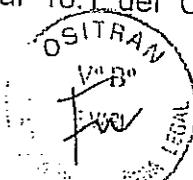
Vistos el Oficio N° 921-2004-MTC/02 y el Informe N° 078-04-GAL-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Asesoría Legal, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo, en virtud de su función asignada mediante la Ley N° 26917 en su artículo 7, literal e), acordó por mayoría, con el voto en contra del señor Moquillaza:

- a. Aprobar el Informe N° 078-04-GAL-OSITRAN que se pronuncia sobre la solicitud de interpretación presentada por Lima Airport Partners S.R.L. respecto al Numeral 18.1 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- b. En consecuencia, interpretar el Numeral 18.1 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los siguientes términos:

" De la interpretación concordada de los Números 12.1, 12.4, 18.1 y Numeral 1.6 del Anexo N° 14 del contrato de concesión, se desprende que la imputación de responsabilidades y la asunción de los costos asociados a la ejecución de las actividades de mitigación de los daños medioambientales generados por el Concedente antes de la Fecha de Cierre o por la empresa Concesionaria, después de la fecha de cierre en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", conforme las reglas estipuladas en el Numeral 18.1, no está limitada a lo que se haya determinado en la Auditoria Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental presentada por LAP y aprobada por Resolución Ministerial N° 779-2002-MTC/02 o las que se pudieran presentar eventualmente en el futuro."

- c. Remitir el presente Acuerdo y el Informe N° 078-04-GAL-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d. Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.

El señor José Moquillaza motivó su voto indicando en que si bien es claro que el Concedente debe asumir los pasivos ambientales generados anteriormente a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, el Numeral 18.1 del Contrato es claro al precisar la



programación de una (01) auditoría integral independiente para la determinación y saneamiento de pasivos ambientales; si la situación actual demuestra que la auditoría integral contractual fue insuficiente para determinar los pasivos ambientales previos del aeropuerto y se observa la necesidad de extender la cobertura de responsabilidad por estos pasivos ambientales previos determinados a través de nuevas auditorías integrales convenidas por Concedente y Concesionario; en su opinión el procedimiento apropiado no es la interpretación del numeral 18.1 sino su modificación de mutuo acuerdo entre las partes.





"Año de la Consolidación Democrática"



Lima, 15 JUN. 2006

11091
MESA DE PARTES
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
16 JUN. 2006
La recepción del documento
"No constituye la aceptación
del contenido."

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
GERENCIA GENERAL
16 JUN. 2006
RECIBIDO

OFICIO N° 766 -2006-MTC/02

Señor
Jaime Daly Arbulú
Gerente General
Lima Airport Partners S.R.L.
Edificio Central del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Av. Elmer Faucett s/n
Callao.-

ANEXO 10

Asunto: Deuda de la Embajada Americana por los servicios aeroportuarios prestados a los vuelos de Interdicción -vuelos DEA

Me es grato dirigirme a usted con el fin de comunicarle que en aplicación de la normativa legal vigente corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones pagar los servicios aeroportuarios brindados a la Embajada de los Estados Unidos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

En tal sentido, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza a que se realice el descuento de la Retribución a favor del Estado por el monto de US \$403,382.88 conforme a la liquidación y copia de facturas que adjuntaron mediante carta LAP-GCCO-C-2006-00005 en su oportunidad, cancelando de esta manera la deuda generada por la aplicación del "Convenio Bilateral para combatir el uso, la producción y el tráfico ilícito de drogas" hasta el 31 de diciembre de 2005 suscrito entre el Estado de la República del Perú y el Estado de los Estados Unidos de América.

Cabe precisar que, para los pagos posteriores a esta fecha se debe aplicar el procedimiento a establecerse y con los mecanismos de operación aprobados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en concordancia con los procedimientos de pago aprobados mediante Acuerdo N° 625-164-05-CD-OSITRAN.

Hago propicia la oportunidad para expresarle las consideraciones de mi especial estima personal.

Atentamente,

Ing. NESTOR PALACIOS LANFRANCO
Oficia - Ministerio de Transportes



Oficio N° 265-06-GAF-OSITRAN



14010

26.07.2006 15:36

Lima, 26 de julio de 2006.

Señor
GUSTAVO MORALES VALENTIN
Gerente Central de la Concesión
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Presente.-

ASUNTO: Deuda de la Embajada Americana

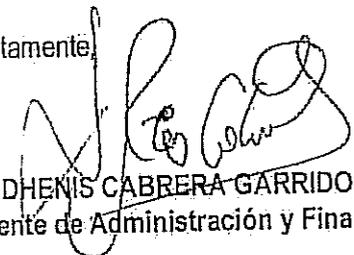
REFERENCIA: Carta LAP-GCCO-C-2006-00085

De mi consideración:

Me dirijo a usted en virtud a su solicitud de la referencia mediante la cual nos solicitan la autorización para el descuento de US\$ 403,382.88 en el pago de la retribución.

En ese sentido le informo que OSITRAN le autoriza a efectuar el descuento del importe de US\$403,382.88 en el pago de la Retribución, según lo solicitado por su despacho, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en virtud a la cláusula 24.13 del Contrato de Concesión.

Atentamente,



DHENIS CABRERA GARRIDO
Gerente de Administración y Finanzas

cc. Gerencia General - OSITRAN

Reg. 6984

ANEXO II

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS



CONTRATO DE CONCESIÓN DE LAS OBRAS Y EL MANTENIMIENTO DE LOS
TRAMOS VIALES DEL EJE MULTIMODAL DEL AMAZONAS NORTE DEL "PLAN
DE ACCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
SUDAMERICANA – IIRSA"

Lima, 17 de junio del 2005



a su propio costo. Para lo anterior el CONCESIONARIO deberá proporcionar el espacio mínimo para cubrir las necesidades de su operación y funcionamiento.

Régimen Económico: Regulación del Equilibrio Económico-Financiero

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

El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico-financiero al cual tendrá derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que el Estado de la República del Perú modifique la Concesión exclusiva y explícitamente debido a cambios en la normativa legal y reglamentaria aplicable.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del equilibrio económico financiero del Contrato, por causas sobrevinientes al Contrato y que a criterio de una las Partes no se haya previsto a la Fecha de su suscripción. Para este caso, se requerirá informe previo favorable del REGULADOR, que tomará en cuenta los riesgos asumidos por cada una de las Partes en el Contrato, no obstante el REGULADOR no queda obligado a aceptar la solicitud.

El informe previo referido en el párrafo precedente, deberá ser emitido por el REGULADOR en un plazo máximo de treinta (30) Días posteriores de presentada la solicitud de revisión del equilibrio económico financiero del Contrato por cualquiera de las Partes, fundamentando su opinión cuanto a dicha solicitud.

Asimismo, las Partes acuerdan que en caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, las Partes podrán solicitar al REGULADOR, la revisión del equilibrio económico - financiero tomando como referencia el procedimiento establecido más adelante.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento de equilibrio económico-financiero del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los titulares de los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.

> Modificación efectuada por la Tercera Adenda Del 21 De Julio De 2006

8.29.- El CONCEDENTE, con opinión previa del REGULADOR establecerá que el equilibrio económico-financiero se ha visto significativamente afectado y por lo tanto es necesario reestablecerlo si y sólo si en los siguientes supuestos:

a) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra que las inversiones correspondientes a la Primera Etapa (IPE) y las inversiones de la Segunda Etapa



(ISE), al momento de su revisión han variado más de un 5% en un mismo año o de manera acumulativa en diversos años en términos reales respecto a los valores iniciales de IPE, e ISE presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera según la Cláusula 3.11. del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

b) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra que los costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), al momento de su revisión han variado más de un 5% en un mismo año o de manera acumulativa en diversos años en términos reales respecto a los valores iniciales de COA y CM presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

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

Lo establecido anteriormente no es de aplicación respecto a los aspectos que se establezcan en los convenios de estabilidad jurídica suscritos con el Estado de la República de Perú.

8.30.- En consecuencia, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE podrán, a partir del inicio del primer año de vigencia de la Concesión y durante los seis meses posteriores de producidos los cambios, proponer por escrito al REGULADOR y con la necesaria sustentación, la propuesta de compensación para restablecer el equilibrio económico financiero. El plazo mínimo entre cada solicitud de cambios del Contrato para reestablecer el equilibrio económico financiero que realicen las Partes no podrá ser menor a doce meses.

Para lo anterior, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá presentar al REGULADOR un informe técnico-legal y el correspondiente modelo económico financiero que fundamentadamente exprese analíticamente de manera clara y precisa, de acuerdo a los métodos usuales de valoración de empresas y que siga el mismo formato estructural que el modelo financiero de referencia que se señala en la Cláusula 3.11, las formas de compensación que se solicitan, las cuales podrán incluir, entre otras propuestas, variaciones del plazo de vigencia de la Concesión y/o modificaciones de PAMO y que por lo tanto den lugar a una revisión del Contrato producto de una ruptura del equilibrio económico financiero. Se deja expresa constancia que en ningún caso la compensación que corresponda tomará en cuenta los ajustes que pudieran haber sido efectuados por la aplicación de la presente cláusula referida a periodos anteriores.

Por su parte, el REGULADOR en un plazo no mayor de noventa (90) Días contados desde la fecha de presentación de la propuesta de compensación, deberá emitir una opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión del Contrato de tal forma de reestablecer el equilibrio económico-financiero. En caso que la propuesta de compensación sea declarada procedente, el REGULADOR elaborará el informe



técnico correspondiente y lo trasladará al CONCEDENTE quien invitará al CONCESIONARIO a acordar de mutuo acuerdo las compensaciones.

Si no existe un mutuo acuerdo en relación al tipo y nivel de compensación entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO en un plazo de ciento veinte (120) Días desde recibido el informe técnico legal del REGULADOR, esta discrepancia se podrá resolver, si es que así lo estima el CONCESIONARIO, mediante los mecanismos de solución de controversias regulados en la Sección XVI del presente Contrato. La discrepancia respecto a la medida propuesta originará que la misma sea determinada por tres peritos independientes, designados de la misma forma prevista para la designación de árbitros en la Sección XVI del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta Sección en lo que fueran pertinentes.

8.31.- Asimismo las Partes manifiestan de manera explícita que no se consideran causales de ruptura del equilibrio económico-financiero los aumentos o reducciones de costos de cualquier índole que se produzcan en la contabilidad de el CONCESIONARIO para las correspondientes etapas de Rehabilitación y Conservación producto de razones técnicas, operativas, de funcionamiento y administrativas, ni el pago o devengue de las penalidades aplicables al CONCESIONARIO por incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares

8.32.- Desde que se inicie la operación de las Estaciones de Pesaje fijas o móviles dentro del plazo de la Concesión y en el Área de la Concesión el CONCESIONARIO es el responsable de hacer respetar íntegramente el Reglamento de Pesos y Dimensiones Vehiculares vigente. A tales efectos se establecen las siguientes obligaciones:

a) EL CONCESIONARIO efectuará las verificaciones de peso y dimensiones vehiculares, evitando en la medida de lo posible atrasos e inconvenientes a los Usuarios y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. A tales efectos dispondrá a lo largo de la Concesión de sistemas de pesaje en movimiento y de control de gallo efectuando los controles aleatorios a lo largo de la ruta.

b) En el ejercicio de su función, el CONCESIONARIO está facultado para requerir directamente el auxilio de la fuerza pública a fin de hacer cesar las conductas en infracción, notificar a los funcionarios del CONCEDENTE responsables de la imposición de las multas y sanciones que establezca la normatividad vigente, notificar al infractor y/o adoptar las medidas necesarias para hacer cumplir los reglamentos y normas vigentes.

c) EL CONCESIONARIO está obligado a informar semanalmente al CONCEDENTE y a la Policía Nacional del Perú sobre las infracciones

Anexo 11

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS



Más inversión, más trabajo

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL INAMBARI - AZÁNGARO DEL PROYECTO
CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL

TRAMO 4: INAMBARI - AZÁNGARO

Lima, 04 de Agosto del 2005

**TEXTO ACTUALIZADO¹ POR OSITRAN AL
22/08/2006**

¹ Los cambios aprobados con relación al texto original del contrato de concesión, están resaltados en verde, según sea el caso.

8.26.- Corresponde al CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR un informe de los flujos vehiculares auditados por el Auditor de Tráfico, cuya información y periodicidad se deberá ceñir al Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2004-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.

A tal efecto, corresponderá al REGULADOR establecer los criterios de selección de la empresa auditora a ser contratada, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO llevar a cabo el procedimiento de selección, que se realizará cada año, dentro de los dos (2) primeros meses del año a ser auditado.

La auditoria del flujo vehicular se realizará con el objeto, entre otros, de verificar el ingreso efectivo recaudado por el CONCESIONARIO.

8.27.- Adicionalmente, el REGULADOR podrá optar, bajo su responsabilidad, por la instalación en las estaciones de control y pago de Peaje, de sus propias máquinas y equipos de conteo de vehículos, durante el período de tiempo que estime conveniente, a su propio costo. Para lo anterior el CONCESIONARIO deberá proporcionar el espacio mínimo para cubrir las necesidades de su operación y funcionamiento.

Régimen Económico: Regulación del Equilibrio Económico - Financiero

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

El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrá derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que se modifique la Concesión exclusiva y explícitamente debido a cambios en la normativa legal y reglamentaria aplicable.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del equilibrio económico financiero del Contrato, por causas sobrevinientes al Contrato y que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato. Para este caso, se requerirá informe previo favorable del REGULADOR, que tomará en cuenta los riesgos asumidos por cada una de las Partes en el Contrato, no obstante el REGULADOR no queda obligado a aceptar la solicitud.

El informe previo referido en el párrafo precedente, deberá ser emitido por el REGULADOR en un plazo máximo de treinta (30) Días posteriores de presentada la solicitud de revisión del equilibrio económico financiero del Contrato por cualquiera de las Partes, fundamentando su opinión cuanto a dicha solicitud.

Asimismo, las Partes acuerdan que en caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, las Partes podrán solicitarle al REGULADOR la revisión del equilibrio económico - financiero tomando como referencia el procedimiento establecido más adelante.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los Titulares de

los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.

➤ Modificación efectuada por la Tercera Addenda del 26 de julio de 2006

8.29.- El CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR establecerá que el equilibrio económico - financiero se ha visto significativamente afectado y por lo tanto es necesario reestablecerlo en los siguientes supuestos:

a) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra la existencia de variaciones en las inversiones correspondientes a la Primera Etapa (IPE), Segunda Etapa (ISE) y Tercera Etapa (ITE), en términos reales respecto al valor inicial de IPE, ISE e ITE presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

Lo antes indicado no será de aplicación en caso se haya procedido al reajuste del PAO conforme a lo establecido en el literal m) de la Cláusula 8.23.

➤ Inclusión efectuada por la Tercera Addenda del 26 de julio de 2006

b) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra que los costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), al momento de su revisión han variado en términos reales respecto a los valores iniciales de COA y CM presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

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

Lo establecido anteriormente no es de aplicación respecto a los aspectos que se establezcan en los convenios de estabilidad jurídica suscritos con el Estado de la República de Perú.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los titulares de los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.

➤ Inclusión efectuada por la Tercera Addenda del 26 de julio de 2006

8.30.- En consecuencia, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE podrán, a partir del inicio del primer año de vigencia de la Concesión y durante los seis meses posteriores de producidos los cambios, proponer por escrito al REGULADOR y con la necesaria sustentación, la propuesta de compensación para restablecer el equilibrio económico - financiero. El plazo mínimo entre cada solicitud de cambios del Contrato para reestablecer el equilibrio económico - financiero que realicen las Partes no podrá ser menor a doce (12) meses.

Para lo anterior, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá presentar al REGULADOR un informe técnico-legal y el correspondiente modelo económico financiero

que fundamentadamente exprese analíticamente de manera clara y precisa, de acuerdo a los métodos usuales de valoración de empresas y que siga el mismo formato estructural que el modelo financiero de referencia que se señala en la Cláusula 3.11, las formas de compensación que se solicitan, las cuales podrán incluir, entre otras propuestas, variaciones del plazo de vigencia de la Concesión y/o modificaciones de PAMO y que por lo tanto den lugar a una revisión del Contrato producto de una ruptura del equilibrio económico - financiero. Se deja expresa constancia que en ningún caso, la compensación que corresponda tomará en cuenta los ajustes que pudieran haber sido efectuados por la aplicación de la presente cláusula referida a periodos anteriores.

Por su parte, el REGULADOR en un plazo no mayor de noventa (90) Días contados desde la fecha de presentación de la propuesta de compensación, deberá emitir una opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión del Contrato, de tal forma de reestablecer el equilibrio económico - financiero. En caso que la propuesta de compensación sea declarada procedente, el REGULADOR elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará a las Partes quienes deberán acordar de mutuo acuerdo las compensaciones.

Si no existe un mutuo acuerdo en relación al tipo y nivel de compensación entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO en un plazo de ciento veinte (120) Días desde recibido el informe técnico legal del REGULADOR, la discrepancia respecto a la medida propuesta, originará que la misma sea determinada por tres peritos independientes, designados de la misma forma prevista para la designación de árbitros en la Sección XVI del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta Sección en lo que fueran pertinentes.

8.31.- Asimismo las Partes manifiestan de manera explícita que no se consideran causales de ruptura del equilibrio económico - financiero los aumentos de costos de cualquier índole que se produzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO para las correspondientes etapas de Construcción y Conservación producto de razones técnicas, operativas, de funcionamiento y administrativas, ni el pago o devengue de las penalidades aplicables al CONCESIONARIO por incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares

8.32.- Luego de la Fecha de Inicio de la Explotación y en el Área de la Concesión, el CONCESIONARIO es el responsable de hacer respetar íntegramente el Reglamento de Pesos y Dimensiones Vehiculares vigente. A tales efectos se establecen las siguientes obligaciones:

- a) El CONCESIONARIO deberá efectuar las verificaciones que entienda necesarias de peso y dimensiones vehiculares, evitando en la medida de lo posible retrasos e inconvenientes a los Usuarios y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. A tales efectos, dispondrá a lo largo de la Concesión los sistemas de pesaje en movimiento y de control de gálibo, efectuando los controles aleatorios en ruta que entienda necesarios.
- b) En el ejercicio de su función, el CONCESIONARIO está facultado para requerir directamente el auxilio de la fuerza pública, a fin de hacer cesar las conductas en infracción, notificar a los funcionarios del CONCEDENTE responsables de la imposición de las multas y sanciones que establezca la normatividad vigente, notificar al infractor y/o adoptar las medidas necesarias para hacer cumplir los reglamentos y normas vigentes.

1

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS



Más inversión, más trabajo

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL INAMBARI - IÑAPARI DEL PROYECTO CORREDOR
VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL

TRAMO 3: INAMBARI - IÑAPARI

**TEXTO ACTUALIZADO ¹ POR OSITRAN AL
31/08/2006**

¹ Los cambios aprobados con relación al texto original del contrato de concesión, están resaltados en  verde, según sea el caso.

8.26.- Corresponde al CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR un informe de los flujos vehiculares auditados por el Auditor de Tráfico, cuya información y periodicidad se deberá ceñir al Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2004-CD-OSITRAN, o norma que lo sustituya.

A tal efecto, corresponderá al REGULADOR establecer los criterios de selección de la empresa auditora a ser contratada, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO llevar a cabo el procedimiento de selección, que se realizará cada año, dentro de los dos (2) primeros meses del año a ser auditado.

La auditoria del flujo vehicular se realizará con el objeto, entre otros, de verificar el ingreso efectivo recaudado por el CONCESIONARIO.

8.27.- Adicionalmente, el REGULADOR podrá optar, bajo su responsabilidad, por la instalación en las estaciones de control y pago de Peaje, de sus propias máquinas y equipos de conteo de vehículos, durante el período de tiempo que estime conveniente, a su propio costo. Para lo anterior el CONCESIONARIO deberá proporcionar el espacio mínimo para cubrir las necesidades de su operación y funcionamiento.

Régimen Económico: Regulación del Equilibrio Económico - Financiero

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

El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrá derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que se modifique la Concesión exclusiva y explícitamente debido a cambios en la normativa legal y reglamentaria aplicable.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del equilibrio económico financiero del Contrato, por causas sobrevinientes al Contrato y que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato. Para este caso, se requerirá informe previo favorable del REGULADOR, que tomará en cuenta los riesgos asumidos por cada una de las Partes en el Contrato, no obstante el REGULADOR no queda obligado a aceptar la solicitud.

El informe previo referido en el párrafo precedente, deberá ser emitido por el REGULADOR en un plazo máximo de treinta (30) Días posteriores de presentada la solicitud de revisión del equilibrio económico financiero del Contrato por cualquiera de las Partes, fundamentando su opinión cuanto a dicha solicitud.

Asimismo, las Partes acuerdan que en caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, las Partes podrán solicitarle al REGULADOR la revisión del equilibrio económico - financiero tomando como referencia el procedimiento establecido más adelante.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo ningún concepto alguno el derecho de los titulares de los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.

- > Inclusión aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

8.29.- El CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR establecerá que el equilibrio económico - financiero se ha visto significativamente afectado y por lo tanto es necesario reestablecerlo en los siguientes supuestos:

a) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra la existencia de variaciones en las inversiones correspondientes a la Primera Etapa (IPE), Segunda Etapa (ISE) y Tercera Etapa (ITE), en términos reales respecto al valor inicial de IPE, ISE e ITE presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

Lo antes indicado no será de aplicación en caso se haya procedido al reajuste del PAO conforme a lo establecido en el literal m) de la Cláusula 3.23.

- > Modificación aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

b) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra que los costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), al momento de su revisión han variado en términos reales respecto a los valores iniciales de COA y CM presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

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

Lo establecido anteriormente no es de aplicación respecto a los aspectos que se establezcan en los convenios de estabilidad jurídica suscritos con el Estado de la República de Perú.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los titulares de los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos, conforme a los términos previstos en los mismos.

- > Inclusión aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

8.30.- En consecuencia, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE podrán, a partir del inicio del primer año de vigencia de la Concesión y durante los seis meses posteriores de producidos los cambios, proponer por escrito al REGULADOR y con la necesaria sustentación, la propuesta de compensación para restablecer el equilibrio económico - financiero. El plazo mínimo entre cada solicitud de cambios del Contrato para

reestablecer el equilibrio económico - financiero que realicen las Partes no podrá ser menor a doce (12) meses.

Para lo anterior, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá presentar al REGULADOR un informe técnico-legal y el correspondiente modelo económico financiero que fundamentadamente exprese analíticamente de manera clara y precisa, de acuerdo a los métodos usuales de valoración de empresas y que siga el mismo formato estructural que el modelo financiero de referencia que se señala en la Cláusula 3.11, las formas de compensación que se solicitan, las cuales podrán incluir, entre otras propuestas, variaciones del plazo de vigencia de la Concesión y/o modificaciones de PAMO y que por lo tanto den lugar a una revisión del Contrato producto de una ruptura del equilibrio económico - financiero. Se deja expresa constancia que en ningún caso, la compensación que corresponda tomará en cuenta los ajustes que pudieran haber sido efectuados por la aplicación de la presente cláusula referida a periodos anteriores.

Por su parte, el REGULADOR en un plazo no mayor de noventa (90) Días contados desde la fecha de presentación de la propuesta de compensación, deberá emitir una opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión del Contrato, de tal forma de reestablecer el equilibrio económico - financiero. En caso que la propuesta de compensación sea declarada procedente, el REGULADOR elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará a las Partes quienes deberán acordar de mutuo acuerdo las compensaciones.

Si no existe un mutuo acuerdo en relación al tipo y nivel de compensación entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO en un plazo de ciento veinte (120) Días desde recibido el informe técnico legal del REGULADOR, la discrepancia respecto a la medida propuesta, originará que la misma sea determinada por tres peritos independientes, designados de la misma forma prevista para la designación de árbitros en la Sección XVI del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta Sección en lo que fueran pertinentes.

8.31.- Asimismo las Partes manifiestan de manera explícita que no se consideran causales de ruptura del equilibrio económico - financiero los aumentos de costos de cualquier índole que se produzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO para las correspondientes etapas de Construcción y Conservación producto de razones técnicas, operativas, de funcionamiento y administrativas, ni el pago o devengue de las penalidades aplicables al CONCESIONARIO por incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares

8.32.- Luego de la Fecha de Inicio de la Explotación y en el Área de la Concesión, el CONCESIONARIO es el responsable de hacer respetar íntegramente el Reglamento de Pesos y Dimensiones Vehiculares vigente. A tales efectos se establecen las siguientes obligaciones:

- a) El CONCESIONARIO deberá efectuar las verificaciones que entienda necesarias de peso y dimensiones vehiculares, evitando en la medida de lo posible retrasos e inconvenientes a los Usuarios y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. A tales efectos, dispondrá a lo largo de la Concesión los sistemas de pesaje en movimiento y de control de gálibo, efectuando los controles aleatorios en ruta que entienda necesarios.
- b) En el ejercicio de su función, el CONCESIONARIO está facultado para requerir directamente el auxilio de la fuerza pública, a fin de hacer cesar las conductas en

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS

REPÚBLICA DEL PERÚ
AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS



ProInversión

Más inversión, más trabajo

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL URCOS - INAMBARI DEL PROYECTO CORREDOR
VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL

TRAMO 2: URCOS - INAMBARI

**TEXTO ACTUALIZADO¹ POR OSITRAN AL
29/08/2006**

¹ Los cambios aprobados con relación al texto original del contrato de concesión, están resaltados en  verde, según sea el caso.

Régimen Económico: Regulación del Equilibrio Económico - Financiero

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

El presente Contrato estipula un mecanismo de reestablecimiento del equilibrio económico - financiero al cual tendrá derecho el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE en caso que se modifique la Concesión exclusiva y explícitamente debido a cambios en la normativa legal y reglamentaria aplicable.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del equilibrio económico financiero del Contrato, por causas sobrevinientes al Contrato y que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato. Para este caso, se requerirá informe previo favorable del REGULADOR, que tomará en cuenta los riesgos asumidos por cada una de las Partes en el Contrato, no obstante el REGULADOR no queda obligado a aceptar la solicitud.

El informe previo referido en el párrafo precedente, deberá ser emitido por el REGULADOR en un plazo máximo de treinta (30) Días posteriores de presentada la solicitud de revisión del equilibrio económico financiero del Contrato por cualquiera de las Partes, fundamentando su opinión cuanto a dicha solicitud.

Asimismo, las Partes acuerdan que en caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato conforme a lo dispuesto en el tercer párrafo de la presente cláusula, que se traduzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO, las Partes podrán solicitarle al REGULADOR la revisión del equilibrio económico - financiero tomando como referencia el procedimiento establecido más adelante.

Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los titulares de los CPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.

➤ Inclusión aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

8.29.- El CONCEDENTE con opinión previa del REGULADOR establecerá que el equilibrio económico - financiero se ha visto significativamente afectado y por lo tanto es necesario reestablecerlo en los siguientes supuestos:

a) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra la existencia de variaciones en las inversiones correspondientes a la Primera Etapa (IPE), Segunda Etapa (ISE) y Tercera Etapa (ITE), en términos reales respecto al valor inicial de IPE, ISE e ITE presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

Lo antes indicado no será de aplicación, en caso se haya procedido al reajuste del PAO conforme a lo establecido en el literal iv) de la Cláusula 8.23.

➤ Modificación aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

b) Existe una fundamentación técnico legal que demuestra que los costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), al momento de su revisión han variado en términos reales respecto a los valores iniciales de COA y CM presentados en el modelo matemático de evaluación económica y financiera, según lo señalado en la Cláusula 3.11 del presente Contrato. Dicha variación deberá ser validada por un auditor financiero y de ingeniería independiente.

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

Lo establecido anteriormente no es de aplicación respecto a los aspectos que se establezcan en los convenios de estabilidad jurídica suscritos con el Estado de la República de Perú.

~~Queda expresamente establecido que cualquier forma de restablecimiento del equilibrio económico del Contrato no limitará bajo concepto alguno el derecho de los Titulares de los CRPAO de recibir las sumas reconocidas en dichos títulos conforme a los términos previstos en los mismos.~~

➤ Inclusión aprobada en virtud de la Addenda N° 3 al Contrato de Concesión, suscrita el 26 de julio de 2006.

8.30.- En consecuencia, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE podrán, a partir del inicio del primer año de vigencia de la Concesión y durante los seis meses posteriores de producidos los cambios, proponer por escrito al REGULADOR y con la necesaria sustentación, la propuesta de compensación para restablecer el equilibrio económico - financiero. El plazo mínimo entre cada solicitud de cambios del Contrato para reestablecer el equilibrio económico - financiero que realicen las Partes no podrá ser menor a doce (12) meses.

Para lo anterior, el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá presentar al REGULADOR un informe técnico-legal y el correspondiente modelo económico financiero que fundamentadamente exprese analíticamente de manera clara y precisa, de acuerdo a los métodos usuales de valoración de empresas y que siga el mismo formato estructural que el modelo financiero de referencia que se señala en la Cláusula 3.11, las formas de compensación que se solicitan, las cuales podrán incluir, entre otras propuestas, variaciones del plazo de vigencia de la Concesión y/o modificaciones de PAMO y que por lo tanto den lugar a una revisión del Contrato producto de una ruptura del equilibrio económico - financiero. Se deja expresa constancia que en ningún caso, la compensación que corresponda tomará en cuenta los ajustes que pudieran haber sido efectuados por la aplicación de la presente cláusula referida a periodos anteriores.

Por su parte, el REGULADOR en un plazo no mayor de noventa (90) Días contados desde la fecha de presentación de la propuesta de compensación, deberá emitir una opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión del Contrato, de tal forma de reestablecer el equilibrio económico - financiero. En caso que la propuesta de compensación sea declarada procedente, el REGULADOR elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará a las Partes quienes deberán acordar de mutuo acuerdo las compensaciones.

Si no existe un mutuo acuerdo en relación al tipo y nivel de compensación entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO en un plazo de ciento veinte (120) Días desde recibido el informe técnico legal del REGULADOR, la discrepancia respecto a la medida propuesta, originará que la misma sea determinada por tres peritos independientes, designados de la misma forma prevista para la designación de árbitros en la Sección XVI del presente Contrato, rigiendo las demás disposiciones de esta Sección en lo que fueran pertinentes.

8.31.- Asimismo las Partes manifiestan de manera explícita que no se consideran causales de ruptura del equilibrio económico - financiero los aumentos de costos de cualquier índole que se produzcan en la contabilidad del CONCESIONARIO para las correspondientes etapas de Construcción y Conservación producto de razones técnicas, operativas, de funcionamiento y administrativas, ni el pago o devengue de las penalidades aplicables al CONCESIONARIO por incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares

8.32.- Luego de la Fecha de Inicio de la Explotación y en el Área de la Concesión, el CONCESIONARIO es el responsable de hacer respetar íntegramente el Reglamento de Pesos y Dimensiones Vehiculares vigente. A tales efectos se establecen las siguientes obligaciones:

- a) El CONCESIONARIO deberá efectuar las verificaciones que entienda necesarias de peso y dimensiones vehiculares, evitando en la medida de lo posible retrasos e inconvenientes a los Usuarios y de conformidad con las Leyes y Disposiciones Aplicables. A tales efectos, dispondrá a lo largo de la Concesión los sistemas de pesaje en movimiento y de control de gálibo, efectuando los controles aleatorios en ruta que entienda necesarios.
- b) En el ejercicio de su función, el CONCESIONARIO está facultado para requerir directamente el auxilio de la fuerza pública, a fin de hacer cesar las conductas en infracción, notificar a los funcionarios del CONCEDENTE responsables de la imposición de las multas y sanciones que establezca la normatividad vigente, notificar al infractor y/o adoptar las medidas necesarias para hacer cumplir los reglamentos y normas vigentes.
- c) El CONCESIONARIO está obligado a informar semanalmente al REGULADOR y a la Policía Nacional del Perú sobre las infracciones detectadas directa o indirectamente, indicando el tipo de infracción y el infractor si fuera posible, a fin de que dichas autoridades adopten las medidas que entiendan necesarias.
- d) En el caso de la determinación directa de infractores, el CONCESIONARIO registrará la infracción cometida, tomará los datos básicos de vehículos y conductores involucrados y los notificará con copia en el mismo acto de la detección. Semanalmente remitirá al REGULADOR y a la Policía Nacional del Perú copia de las notificaciones entregadas, junto con cualquier otra documentación sustentatoria con que pudiera contar.
- e) La imposición y cobro de las multas y sanciones correspondientes a los infractores de pesos y dimensiones corresponde únicamente al CONCEDENTE y a la Policía Nacional del Perú, en cumplimiento de las disposiciones aplicables vigentes.

ANEXO 12

Manual de servicios de aeropuertos

(Doc 9137-AN/898)

Parte 8

Servicios operacionales de aeropuerto

Primera edición — 1983



Capítulo 10

Administración y seguridad de las plataformas

10.1 INTRODUCCION

10.1.1 El servicio de control de tránsito aéreo abarca en los aeródromos toda el área de maniobra, pero se carece de instrucciones concretas en lo que respecta a cubrir con dicho servicio las plataformas. Esta es la razón por la que se necesita un servicio de dirección de plataformas que regule las actividades y movimiento de aeronaves y vehículos en las plataformas (Anexo 14, 9.6).

10.1.2 Hay una serie de planteamientos diferentes posibles en cuanto al servicio de dirección de plataformas, que han sido desarrollados y que se pueden acomodar a las necesidades de cada aeródromo un función de sus condiciones particulares.

10.1.3 Los servicios de dirección de plataformas pueden ser provistos por la dependencia de servicio de tránsito aéreo del aeródromo, por otra dependencia organizada por la autoridad del aeródromo, por el operador en el caso de terminales de una compañía, o mediante un control coordinado entre los servicios de tránsito aéreo y la autoridad del aeropuerto o la empresa explotadora de aeronaves.

10.2 DIRECCION COORDINADA

10.2.1 Una forma de dirección coordinada de plataformas es la que se plantea cuando el control por radio de aeronaves que solicitan permisos de puesta en marcha de motores o de empuje para marcha atrás, corresponde a la dependencia del servicio de tránsito aéreo, y el control de vehículos constituye una responsabilidad que recae sobre la autoridad del aeropuerto o sobre el explotador. En tales aeropuertos las instrucciones a las aeronaves se facilitan sobreentendiéndose que la separación segura entre aeronaves y vehículos que no se encuentren bajo control de radio no se incluye en las instrucciones.

10.2.2 La dependencia de dirección de plataformas provista por la autoridad del aeropuerto o el explotador, mantiene estrecha comunicación con la dependencia del servicio de control de tránsito aéreo, y tiene la responsabilidad de asignación de estacionamiento para aeronaves y de difusión de información de movimiento a los explotadores de aeronaves por monitoreo de las frecuencias de control de tránsito aéreo y la puesta al día continua de información sobre horas de llegada de aeronaves, aterrizajes y despegues. La dependencia de dirección de plataformas puede también proveer el servicio de señaleros y de coches de pista.

10.2.3 El personal de la dependencia será responsable del mantenimiento de la disciplina y de la observancia respecto a las normas que rigen respecto al control de vehículos, tal como éstas hayan sido dictadas por la autoridad de aeropuerto o por la compañía explotadora de aeronaves.

10.3 DIRECCION DE LA AUTORIDAD DE AERODROMO O DE LA EMPRESA EXPLOTADORA

10.3.1 En algunos aeródromos se ha llegado a la conclusión de que un sistema preferido respecto a la operación de plataformas consiste en fijar un procedimiento de control de dirección de tráfico en el cual una sola dependencia se hace cargo de la responsabilidad sobre aeronaves y vehículos a partir de un punto de cesión de responsabilidad predeterminado entre el área de plataformas y el área de maniobras. Dicha dependencia asume entonces las responsabilidades de monitoreo y coordinación de todo el tráfico de aeronaves en las plataformas, facilitando información verbal de asesoramiento por una frecuencia de radio acordada y monitoreando todo el tráfico de vehículos en plataformas así como otras actividades sobre las mismas, con objeto de notificar a las aeronaves posibles peligros dentro del área de plataformas. Mediante un arreglo con la dependencia de control de tránsito aéreo del aeropuerto, los permisos de puesta en marcha y de rodaje se conceden a las aeronaves en régimen de salida en el punto de cesión de responsabilidades en el que el control de tránsito aéreo asume la responsabilidad.

10.4 GENERALIDADES

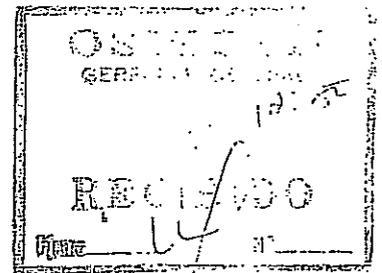
10.4.1 Independientemente del método operativo de servicio de dirección de plataformas adoptado, prevalece la necesidad de un estrecho enlace entre la autoridad del aeropuerto, la empresa explotadora de aeronaves y el servicio de tránsito aéreo. Asignación de estacionamiento, horas de llegada o salida de aeronaves, permisos de puesta en marcha, difusión de información a los explotadores, notificación de trabajos en marcha y la no disponibilidad de instalaciones, los arreglos de seguridad y la disponibilidad de servicios de seguridad, constituyen puntos de vital importancia todos ellos, tanto para el servicio de tránsito aéreo como para la autoridad de aeropuerto. La eficacia operacional y la seguridad bajo cualquiera de los sistemas adoptados depende en gran medida de esta estrecha cooperación.

4. Solicitud de LAP para que se le otorgue una excepción al cumplimiento de la obligación contractual de LAP de llevar a cabo una subasta para asignar espacios para aerolíneas en el AIJCH.

ACUERDO N° 505-146-04-CD-OSITRAN

VISTOS el Oficio N° 918-2004-MTC/02 remitido por el Viceministro de Transportes, la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-0039 y la Nota N° 013-04-GG-OSITRAN que eleva al Consejo Directivo el Informe Técnico Legal N° 001-04-GAL-OSITRAN elaborado por las Gerencias de Supervisión y de Asesoría Legal, y según lo informado por el Gerente General; el Consejo Directivo, en virtud de sus funciones asignadas mediante Ley N° 26917, acordó por unanimidad:

- a. Aprobar el Informe Técnico Legal N° 001-04-GAL-OSITRAN que emite opinión técnica sobre la solicitud presentada por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), con el fin de que con carácter extraordinario, se le exceptúe del cumplimiento de la obligación contractual de llevar a cabo la subasta para asignar espacios para aerolíneas en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", según se establece en el Numeral 2.1. del Anexo N° 5 del Contrato de Concesión.
- b. En consecuencia, recomendar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que otorgue a LAP una excepción temporal y extraordinaria para el cumplimiento de dicha obligación, en base a las consideraciones señaladas en la segunda y tercera conclusión del precitado Informe Técnico Legal.
- c. Asimismo, recomendar al MTC que durante el tiempo que dure la referida autorización temporal, se establezca que LAP deberá sujetarse obligatoriamente a la aplicación del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN (REMA), en lo que se refiere a la asignación de Facilidades Esenciales aeroportuarias para líneas aéreas dentro del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", con el fin de garantizar las condiciones equitativas de asignación a que se refiere el contrato de concesión. Por tanto, al terminar el período de la autorización excepcional y temporal por parte del MTC, LAP queda obligada frente al Estado en los términos establecidos en el contrato de concesión. En ese sentido, queda establecido que la referida recomendación al MTC no constituye una interpretación del contrato de concesión que pueda ser invocada por LAP posteriormente.
- d. Remitir el presente Acuerdo y el Informe Técnico Legal N° 001-04-GAL-OSITRAN, al MTC en su calidad de órgano Concedente y a Lima Airport Partners S.R.L.
- e. Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del acta.



INFORME TÉCNICO LEGAL N° 001-04-OSITRAN

A : Alejandro Chang Chiang
Presidente del Consejo Directivo

C.c. : Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De : Félix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Wilder Pereyra Acuña
Gerente de Supervisión

Asunto : Obligación contractual de LAP de llevar a cabo subasta para
asignar espacios para aerolíneas en el AIJCH

Referencia : Solicitud de LAP N° LAP-GCCO-C-2004-00016, de fecha 03 de
marzo de 2004, Informe N° 025-04-GAL-OSITRAN

Fecha : 22 de abril de 2004

OK;
PARA EL CD

I. OBJETO:

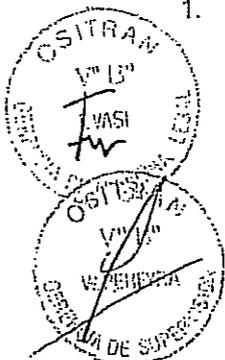
El objeto del presente informe es analizar las implicancias de la solicitud presentada por LAP, con relación a la aplicación del marco regulatorio del acceso a infraestructura de transporte de uso público a cargo de OSITRAN, dentro de la que está incluida la infraestructura aeroportuaria calificada como Facilidad Esencial.

II. BASE LEGAL:

1. Contrato de concesión del AIJCH.
2. Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN.
3. Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos de Supervisión Privada en los Servicios Públicos.
4. D.S. N° 010-2001-PCM, que aprueba el Reglamento General de OSITRAN (RGO-OSITRAN).
5. D.S. N° 032-2001-PCM, que aprueba el Reglamento de la Ley Marco.
6. Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

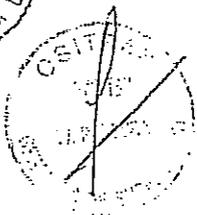
III. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 18 de agosto de 2003, mediante Oficio N° 388-03-GG-OSITRAN, se notifica a Lima Airport Partners S.R.L.-LAP la Resolución N° 025-2003-GG-OSITRAN, la misma que declara infundado el recurso de Reconsideración presentado por dicha empresa en contra de la Resolución N° 015-2003-GG-OSITRAN, que impone a LAP una multa ascendente a 0.02% de los Ingresos Brutos del año 2002, por la comisión de una infracción vinculada al incumplimiento contractual de realizar una subasta al mejor postor, para adjudicar espacios para líneas aéreas dentro del AIJCH.



4. El Literal b) del 19° del REMA, establece que en los casos en que la infraestructura disponible no alcanza para atender todas las solicitudes de acceso presentadas por los usuarios intermedios, el derecho de acceso se otorgará mediante una subasta.
 5. Por otro lado, el artículo 58° y el Capítulo 3 del REMA prevén el caso en que la negociación directa es el procedimiento recomendable para atender las solicitudes de acceso a una facilidad esencial para brindar un servicio esencial.
 6. Asimismo, el Artículo 67° del REMA establece que, OSITRAN podrá aprobar, de oficio o a pedido de parte, por acuerdo de su Consejo Directivo, la existencia de excepciones generales o particulares al desarrollo del procedimiento y reglas previstas en este Capítulo, en caso que considere que la aplicación del procedimiento resulta innecesaria para garantizar Acceso a las Facilidades Esenciales por la existencia de mecanismos más eficientes.
 7. Al respecto, es necesario considerar que el Artículo 67° del REMA, no implica en modo alguno la facultad de OSITRAN, para autorizar a LAP la inejecución de una obligación contractual expresamente prevista, como es el caso de llevar a cabo una subasta al mejor postor para adjudicar espacios para líneas aéreas, pues dicha excepción sólo es posible con relación al procedimiento contemplado en el REMA, no en el caso de lo establecido en los contratos de concesión.
 8. En ese sentido, a diferencia de lo que establece el marco regulatorio de OSITRAN, que establece la obligación de subastar en caso de restricciones de espacio, salvo que la Entidad Prestadora pueda acreditar la existencia de otro mecanismo de asignación de la Facilidad Esencial, equitativo y eficiente; el contrato de concesión establece expresamente la obligación de llevar a cabo una subasta al mejor postor, en cualquier circunstancia.
 9. De acuerdo a su marco normativo, la regla general que obliga a OSITRAN, es supervisar y en su caso fiscalizar, el cabal cumplimiento de lo expresamente previsto en el contrato de concesión.
 10. En consecuencia, OSITRAN no tiene facultades legales para autorizar a LAP a que no ejecute la obligación contenida en el Numeral 2.1 del Anexo N° 5 del contrato de concesión del AIJCH, con relación al mecanismo específico para asignar espacios para aerolíneas.
- B. Situación actual en el AIJCH, con relación al espacio disponible para adjudicar a las líneas aéreas :

1. LAP está llevando a cabo planes de desarrollo del AIJCH, de acuerdo a lo establecido en el Anexo N° 6 – propuesta Técnica del concesionario, según el cual se generan espacios disponibles para las líneas aéreas que verían incrementadas su requerimiento de áreas, con respecto a las utilizadas en la actualidad.
2. El área actual utilizada por las aerolíneas es de 1786.84 m²: 687.89 m² en el Hall principal detrás de los counters; 614.11 m² en el Hall Principal y 484.84 m² en Rampa para embarque de equipajes.



Las nuevas áreas serían de 3082.76 m²: 633.80 m² detrás de los counters, 1543.30 m² en Mezanine y 905.66 m² en Rampa para embarque de equipajes.

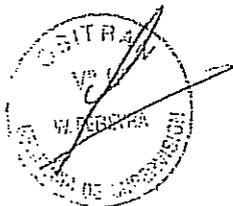
3. En la actualidad y debido a los trabajos de remodelación que se llevan a cabo en el AIJCH, las aerolíneas han visto reubicadas sus oficinas y espacios operativos lo que ha generado cierta discontinuidad en su flujo operativo.

Las nuevas áreas asignadas a aerolíneas, según los planos presentados por LAP, muestran una secuencia acorde con sus necesidades: oficinas situadas detrás de los counters, solo para operaciones relativas a la atención a los vuelos; locales en mezanine, para oficinas de atención al público y operaciones.

4. Se adjuntan dos planos presentados por LAP, donde se muestran las ubicaciones de las nuevas áreas designadas para las aerolíneas.
5. En tal virtud, en el AIJCH, dados los planes de desarrollo de LAP, actualmente la empresa concesionaria no enfrenta un problema de restricción de espacios disponibles para asignar a las líneas aéreas que le pudieran solicitar acceso al AIJCH.

C. Consecuencias del análisis comparativo efectuado anteriormente:

1. De acuerdo a lo anterior, aún en el caso que en la actualidad no existe un problema de restricción de espacios disponibles en el AIJCH, con el fin de asignar éstos a las líneas aéreas, OSITRAN no está en facultad de autorizar a LAP la excepción del cumplimiento de la obligación contractual de llevar a cabo una subasta al mejor postor, con el fin de adjudicar los espacios para las líneas aéreas, dado que el contrato de concesión ha previsto expresamente esa obligación, en cualquier circunstancia.
2. El REMA, es el marco regulatorio de OSITRAN aplicable a las solicitudes de acceso a las Facilidades Esenciales aeroportuarias. Sin embargo, es de aplicación supletoria a lo expresamente previsto en los contratos de concesión, por lo que OSITRAN no está en capacidad de aplicar el Artículo 67° del REMA, como solución a la situación planteada por LAP en la solicitud de la referencia.
3. En ese sentido, existe una discordancia entre lo establecido en el marco regulatorio de OSITRAN (REMA), y lo establecido en el punto 2.1. del Anexo N° 5 del contrato de concesión, en los casos en que la Entidad Prestadora no enfrenta problemas de restricción de espacio y en los supuestos en que OSITRAN puede autorizar a las Entidades Prestadoras, que implementen mecanismos de asignación de Facilidades Esenciales diferentes a la subasta, al ser más eficientes y equitativos que éste, en determinada circunstancia.
4. Asimismo, el contrato de concesión del AIJCH establece la subasta como mecanismo obligatorio de asignación de espacios, tanto en casos en que ésta involucrada infraestructura aeroportuaria que califica como Facilidad Esencial, como en casos en que se trata de otro tipo de infraestructura.



5. La realización de una subasta al mejor postor, como mecanismo de asignación de espacios, el mismo que constituye un proceso de competencia por un mercado, es necesario sólo cuando el Concesionario no está en capacidad de atender todas las solicitudes de acceso. De acuerdo a la situación descrita por LAP en la comunicación de la referencia, comprobada por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, no se considera eficiente que deba obligatoriamente realizarse una subasta (tal como está estipulado en el contrato de concesión), cuando el Concesionario esté en capacidad de atender las solicitudes de asignación de espacio que se le haya presentado.
6. En tal virtud, OSITRAN considera conveniente recomendar al Concedente, que evalúe la conveniencia de otorgar, temporalmente, una excepción a LAP, respecto al cumplimiento de la obligación de efectuar una subasta al mejor postor, para seleccionar a los operadores del servicio de Rampa, de acuerdo a lo establecido en el Numeral 2.1. del Anexo N° 5 del contrato de concesión.
7. Para tal efecto, se recomienda al ente Concedente que, el otorgamiento de la excepción de cumplimiento temporal que pudiera otorgar a LAP, respecto al cumplimiento de la ejecución de la subasta señalada en el Numeral 2.1. del Anexo N° 5 del contrato de concesión, esté condicionada a la aplicación del REMA de OSITRAN, durante todo el período que dure tal excepción.

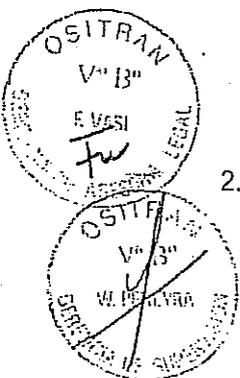
Ello, en atención a que el REMA de OSITRAN, contiene mecanismos flexibles de asignación de las Facilidades Esenciales aeroportuarias, en los casos que no hay restricción de espacio, pero del mismo modo, constriñe a la Entidad Prestadora al cumplimiento de principios, normas y procedimientos en los casos de negociación directa, que permiten al organismo regulador garantizar el comportamiento transparente y equitativo por parte de la empresa concesionaria, con relación a todos los eventuales solicitantes del acceso, con el fin de cumplir con promover la competencia y eficiencia en la asignación de las Facilidades Esenciales aeroportuaria dentro del AIJCH.

VI. CONCLUSIONES:

1. A diferencia de lo que establece el REMA de OSITRAN, que preceptúa la obligación de subastar en caso de restricciones de espacio, salvo que la Entidad Prestadora pueda acreditar la existencia de otro mecanismo de asignación de la Facilidad Esencial, equitativo y eficiente; el Numeral 2.1 del Anexo N° 5 del contrato de concesión del AIJCH, establece expresamente la obligación de llevar a cabo una subasta al mejor postor en cualquier circunstancia.

Sin embargo, OSITRAN no tiene facultades legales para autorizar a LAP a que no ejecute la obligación contenida en el Numeral 2.1 del Anexo N° 5 del contrato de concesión del AIJCH, con relación al mecanismo específico para asignar espacios para aerolíneas.

2. Considerando los planes de desarrollo de LAP, actualmente la empresa concesionaria no enfrenta un problema de restricción de espacios disponibles para asignar a las líneas aéreas que le pudieran solicitar acceso al AIJCH.



3. Como consecuencia de lo anterior, OSITRAN debería recomendar al ente Concedente, que evalúe la conveniencia de otorgar a LAP una excepción temporal del cumplimiento de la obligación de ejecutar la subasta a que se refiere el Numeral 2.1. del Anexo N° 5 del contrato de concesión, sometándose durante todo el período que dure dicha excepción, a la aplicación del REMA de OSITRAN, en lo que se refiere a la asignación de Facilidades Esenciales aeroportuaria para líneas aéreas dentro del AIJCH.

VII. RECOMENDACIÓN

En aplicación de lo dispuesto en el Artículo 1° del D.S N° 032-2001-CD-OSITRAN, es necesario que la recomendación al ente Concedente, materia del presente informe, sea sometida a la previa aprobación del Consejo Directivo de OSITRAN.

Atentamente,



FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal



WILDER PEREYRA ACUÑA
Gerente de Supervisión


OSITRAN
 Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte del Perú S.A.
 Calle: República de Panamá N° 3659 - San Isidro
 Lima - Perú

Que, el 25 de julio del año 2006, mediante la carta AIJC-SUP-009-2006/TYO-OSI. TYPISA remitió el Informe Especial N° 001 que contiene sus comentarios a la propuesta de modificación de los RTM 1.13 y 1.20;

Que, el 16 de agosto del año 2006, mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2006-00104, LAP remitió argumentos adicionales a su propuesta de modificación de los RTM 1.13 y 1.20;

Que, de acuerdo al "Airport Development Reference Manual" de IATA, la decisión de instalar las diferentes modalidades contempladas para la provisión de los servicios de suministro de energía eléctrica y de aire pre-acondicionado en los Puentes de Embarque, debería sustentarse en el grado de uso de estos servicios.

Que, la reducida demanda que revelan los registros sobre la prestación de los servicios complementarios para aeronaves, provistos mediante los puentes de abordaje, genera la necesidad de contar con un menor número de equipos instalados para el suministro de éstos en las posiciones de estacionamiento de contacto, por lo que mantener los RTM 1.13 y 1.20 con el requerimiento de contar con dichos equipos instalados, ocasionaría un incremento innecesario e ineficiente de la infraestructura y capacidad operativa del AIJCH.

Que, la presencia de vehículos móviles que transporten equipos de suministro de energía eléctrica y aire acondicionado para aeronaves, así como la eventualidad de que se pudiera generar mayor contaminación por el probable incremento del tráfico de vehículos en la plataforma del AIJCH, estará bajo control y sometido a la aplicación de las normas vigentes.

Que, de acuerdo a la información económica presentada y con base en los criterios de modificación que contiene el contrato de concesión, existe fundamento suficiente para aceptar la solicitud de modificación de los RTM del Numeral 1.13 y 1.20 presentada por LAP.

Que, las Mejoras de la Tabla "N" del Anexo 6 son Mejoras Obligatorias, por lo que el monto de la reducción de la inversión comprometida en la instalación de 12 puentes de embarque que falta adquirir, para completar la instalación de los 19 Puentes de Embarque requeridos de acuerdo al Anexo 6 para el Período Inicial, deberá ser invertido por LAP en la ejecución de otras Mejoras Obligatorias durante el mismo período;

Que, el informe de vistos se incorpora a la parte considerativa de la presente resolución;

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 23 de agosto del año 2006 y en virtud a lo establecido en el Numeral 1.51 y 1.1 del Anexo 14 del contrato de concesión, así como lo establecido por el Artículo 24° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante D.S. N° 010-2001-PCM;



República de Panamá N° 3659 - 3653
 Urb. El Palomarc - San Isidro
 Tel : (51 1) 440-5115
 Fax : (51 1) 421-4739
 e-mail: info@ositrans.gob.pe
 www.ositrans.gob.pe



Gobierno del Perú
 Trabajo de peruanos

Confirma que la fotocopia es fiel copia del original que ha sido visto.
 Fecha 24 AGO 2006
 Don. XIWIE...
 Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, S.A.



SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar la modificación del Numeral 1.13 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH, en el extremo referido a eliminar el requerimiento de instalar un sistema fijo en tierra para el suministro de 400 Hz de energía para cada posición de estacionamiento de contacto.

Artículo 2º.- Aprobar la modificación del Numeral 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH, en el extremo referido a eliminar el requerimiento de instalar un sistema de suministro de aire pre-acondicionado para cada posición de estacionamiento de contacto.

Artículo 3º.- Modificar el Requisito Técnico Mínimo a que se refiere el Numeral 1.13 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH, en los siguientes términos:

<<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 reestablecimiento de 1 segundo para los NAVAIDS>>

Artículo 4º.- Modificar el Requisito Técnico Mínimo a que se refiere el Numeral 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCH, en los siguientes términos:

<<1.20. Puentes de Embarque y Desembarque de pasajeros (Mangas);

Para fines del cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente puedan utilizar mangas, más no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.

- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones equivalentes 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 equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Al décimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo el 90% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).



Certifico que el presente es fiel réplica del original que ha sido visto.
Fecha, _____

Ximena Veliz Poblete
Dra. XIMENA VELIZ POBLETE
PRESIDENTA
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 050-2005-CD-OSITRAN

Lima, 22 de agosto de 2005

VISTOS:

La solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) relativa a la interpretación del Numeral 2 del Anexo 11 del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", el Informe Nº 051-05-GAL-OSITRAN, remitido por la Gerencia de Asesoría Legal; y, el proyecto de resolución de Consejo Directivo aprobado en su Sesión de fecha 15 de agosto del año en curso, de acuerdo a lo informado por el Gerente General;

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES:

1. El Numeral 5.23 de la Cláusula Quinta (relativo a la "Operación de la concesión"), del Contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, establece lo siguiente:

<<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.

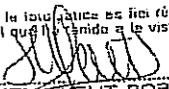
Los inmuebles denominados ALMACENA, EX FERTISA y PESCA PERÚ de propiedad del Concedente, ubicados dentro del área destinada para la ampliación del Aeropuerto serán entregados al Concesionario cuando éste lo requiera al Concedente, a fin de iniciar la ejecución de las Mejoras, conforme al Anexo 6 del 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.>>

2. El Numeral 15.5 de la Cláusula Décimo Quinta (relativo a las causales de "Caducidad de la concesión"), establece lo siguiente:



Certifico que la presente es una réplica del original que he tenido a la vista.
Fecha:


Dra. XIMENA VELIT POBLETE
PRESIDENTA
Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

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

(...)

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; (...)>>

3.- El Numeral 2 del Anexo 11 del contrato de concesión, (relativo a la "Entrega de terrenos para la ampliación del Aeropuerto2), establece lo siguiente:

<<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.>>

4. Con fecha 05 de julio de 2005, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), solicitó a OSITRAN que interprete el Numeral 2 del Anexo 11, con relación a su verdadero sentido y alcance.

Al respecto, LAP sostuvo lo siguiente:

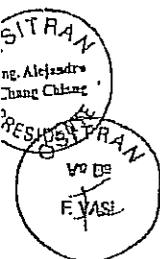
- a) Al no existir disposición en contrario en el contrato de concesión, el término "saneamiento" al que alude el Numeral 2 del Anexo 11 del contrato, comprende tanto aspectos jurídicos como físicos.
- b) La integridad de las áreas que deben ser entregadas, en una sola oportunidad a LAP, deben estar libres de todo vicio, condición, efecto, carga y/o gravamen que impida, afecte o restrinja física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total aprovechamiento económico de dichas áreas.
- c) Sólo cuando las referidas áreas sean entregadas en tales condiciones, se entenderá cumplida la obligación del Concedente y se empezará a computarse el plazo previsto en el Numeral 6.6.2.1 (referido a la obligación de construir una segunda pista de aterrizaje).

II. ANALISIS LEGAL:

1. En primer término, con relación a la interpretación contractual de los términos del contrato de concesión, se debe tomar en cuenta lo siguiente:

- a) De acuerdo a lo que establece la Cláusula Primera del contrato de contrato de concesión del AIJCH, todos los Anexos y Apéndices del contrato forman parte integrante del mismo. Así mismo, la referida cláusula establece que *cualquier término que no se halle definido en el 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 1"*.

Definidas en el contrato de concesión del modo siguiente:



OSITRAN
ALFARO
Presidencia
Calle del Centro Cívico
Av. Bolivia 144 - Piso 19 - Lima 1
Tel: (511) 310 7575
Fax: (511) 433 1944
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe



Gobierno
del Perú
Trabajo de peruanos

b) A su vez, el Numeral 24.12, señala que el contrato de concesión deberá interpretarse como una unidad, y en ningún caso alguna de sus cláusulas de manera independiente. Así también se señala en dicho numeral, que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del contrato, la prelación en la interpretación será la siguiente:

- 1º El contrato de concesión y sus Anexos, (lo que incluye los Apéndices de éstos últimos).
- 2º Las Circulares.
- 3º Las Bases.
- 4º Los Anexos de las Bases.

2. El "Aeropuerto" (AIJCH), está definido en el contrato de concesión del modo siguiente:

<<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.>>

[el subrayado es nuestro]

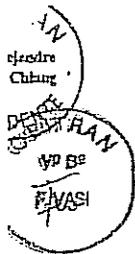
3. El Numeral 1.8 de la Cláusula Primera, define los "Bienes de la Concesión", del modo siguiente:

<<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.>>

[el subrayado es nuestro]

4. Un primer aspecto que se deriva de la aplicación de las estipulaciones contractuales citadas anteriormente, es que existe una clara diferencia jurídica entre lo que es el "Aeropuerto" AIJCH, y lo que constituyen los "Bienes de la Concesión", cuyo aprovechamiento económico, es el que efectivamente se ha entregado en concesión a LAP mediante el acto jurídico constituido por el contrato de concesión.

<< 1.28 "Leyes Aplicables" significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental.>>



Certifico que la fotocopia es fiel réplica de original que he examinado de vista.
Fecha, _____

[Firma]
Dra. XIMENA VELIT POBLETE
Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



Del mismo modo, es necesario considerar que el contrato de concesión ha establecido expresamente en el precitado Numeral 1.8, que las áreas destinadas para la ampliación del AIJCH tienen la calidad de "Bienes de la Concesión".

En ese sentido, es claro que no se ha entregado en concesión (para su "Aprovechamiento Económico"), la integridad del "Aeropuerto" AIJCH, sino los "Bienes de la Concesión", los cuales serán aprovechados económicamente por LAP.

5. Un segundo aspecto que se debe considerar, es el de la *oportunidad y condiciones de la entrega* de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH por parte del Concedente, ("Bienes de la Concesión"), que contempla expresamente el contrato de concesión.

- a) Al respecto, el contrato de concesión ha previsto expresamente lo siguiente respecto a la oportunidad de entrega:

En principio, el Concedente debe entregar a LAP los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, *dentro del plazo de ocho (08) años contados a partir de la Fecha de Cierre.* Sin embargo, se debe tomar en cuenta que *el contrato de concesión establece expresamente lo siguiente:*

- (1) De no hacerlo en ese plazo, el Concedente puede aún hacerlo en el plazo máximo de doce (12) años contados a partir de la Fecha de Cierre, oportunidad en la que recién se genera el derecho de LAP, de pedir la resolución del contrato de concesión, por el incumplimiento del Concedente de entregar los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, de conformidad con lo establecido expresamente en el Numeral 15.5 del contrato de concesión.
- (2) Asimismo, se debe considerar que el Numeral 5.6.2.1 establece que la segunda pista de aterrizaje, se debe encontrar 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 los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH.

- b) Respecto a las condiciones de entrega de los terrenos, el contrato de concesión ha previsto lo siguiente:

- (1) Dichos terrenos deben ser entregados también en principio, "*en conjunto y en una sola oportunidad*":

Sin embargo, es necesario considerar que el Numeral 5.32 contempla expresamente dos salvedades al cumplimiento de esta obligación en tales términos:

- Una, consiste en que las Partes pacten algo en contra de la entrega de terrenos en conjunto y en una sola oportunidad;



OSITRAN
Presidencia General
Av. Alajó 144 - Piso 19 - Lima 1
Tel: (511) 330 7575
Fax: (511) 433 1944
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe



Gobierno del Perú
Trabajo de peruanos

Certifico que la fotostática es fiel réplica del original que he tenido a la vista.

Fecha, _____

Dra. XIMENA VELIT POBLETE

Directora General de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

- La segunda, es la que se refiere a la posibilidad de 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".

(2) Del mismo modo, en Numeral 2 del Anexo 11 establece que el Concedente debe entregar los terrenos "debidamente saneados".

- En consecuencia, más allá de lo que se refiere a la oportunidad y condiciones de entrega de los "Bienes de la Concesión" a LAP, rige lo que establezca las Bases Consolidadas de la Licitación del AIJCH y en su defecto, lo que establezca las "Leyes Aplicables".
- Para efectos de lo que se refiere al alcance y contenido de la obligación del ente Concedente de entregar a LAP, los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto "debidamente saneados", es de aplicación supletoria lo establecido en el Código Civil de 1,984 (C.C.), que constituye "Ley Aplicable" de obligatorio cumplimiento, tanto para LAP como para el MTC.
- El Artículo 1484º y 1485º del C.C. establecen lo siguiente:

<<Artículo 1484.- Aplicación de saneamiento

Hay lugar a saneamiento en los contratos relativos a la transferencia de la propiedad, la posesión o el uso de un bien.

Artículo 1485.- Saneamiento

En virtud del saneamiento el transferente está obligado a responder frente al adquirente por la evicción, por los vicios ocultos del bien o por sus hechos propios, que no permitan destinar el bien transferido a la finalidad para la cual fue adquirido o que disminuyan su valor.>>

[el subrayado es nuestro]

- Respecto al concepto de saneamiento, Manuel de la Puente y Lavalle² señala lo siguiente:

<<Sin embargo, en su concepción estricta el saneamiento es considerado como la obligación del transferente de la propiedad, la posesión o el uso de bien de remediar al adquirente por las consecuencias de actos de terceros que invoquen un derecho anterior a la transferencia, de vicios ocultos del bien y de actos del propio transferente que, de acuerdo con el Derecho peruano, no permita destinar el bien a la finalidad para la cual fue adquirido o disminuyan su valor.

[el subrayado es nuestro]

(...)

Siendo así las cosas, el adquirente de una atribución patrimonial destinada a la transferencia de la propiedad, la posesión o el uso de un bien, cualquiera que sea el título de adquisición, tiene derecho a que el transferente responda ante él por



OSITRAN
ALFARO
DIRECCIÓN GENERAL
Dirección del Centro Cívico
Av. Bolívar 144 - Piso 19 - Lima 1
Teléfono: (51 1) 330 7575
Fax: (51 1) 433 1914
E-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe



Gobierno del Perú

Trabajo de peruanos

Certifico que la fotocopia es fiel réplica del original que he examinado de vista.
Fecha.

Dra. XIMENA VELIZ POBLETE
PRESIDENTA
Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

las consecuencias de la evicción lograda por un tercero, el vicio oculto del bien o el hecho del propio transferente³.>>

10. Con relación a la obligación de entrega de bien y de la obligación de asegurar una posesión pacífica y útil de éste, el mismo tratadista⁴ señala lo siguiente:

<<Empero, para que la posesión, que ya está garantizada con la entrega, sea *pacífica y útil* se necesita un nuevo ingrediente (...) Este ingrediente es que la posesión satisfaga la *finalidad* para la cual se hace adquisición de una cosa. >>

Asimismo, cuando De la Puente y Lavalle⁵ se refiere a la posición asumida por el Código Civil peruano de 1,984 señala lo siguiente:

<<El Código Civil de 1984 ha asumido la posición conceptual definida en lo que se refiere a las obligaciones de saneamiento. En efecto, y apartándose de tesis según la cual la obligación del enajenante es consecuencia del deber de entrega de la cosa que transfiere, ha pasado a considerar que su fundamento está en asegurar la posesión pacífica y útil del bien transferido. Lo dicho supone que la responsabilidad no se agota con la entrega del bien, sino que va más allá y le garantiza al adquirente que podrá gozar de él conforme a su destino. Esta es la concepción recogida en el artículo 1485 cuando menciona la finalidad de la adquisición como factor determinante de la obligación.

(...)

Esta noción de finalidad, que a primera vista puede parecer un poco postiza, es, en realidad, sumamente importante. (...) Es esta finalidad de la adquisición lo que da sentido, en la mayoría de las veces, a la transferencia contractual (...) Es más, en algunos casos, la finalidad específica es el motor del consentimiento contractual y la razón determinante de la adquisición de bienes⁶.>>

11. Para determinar los alcances de la obligación de saneamiento del Estado frente a LAP, consideramos que en primer lugar se debe analizar de manera integral lo establecido en el Numeral 2.1 (titulado "Otorgamiento de la concesión), de la Cláusula Segunda referida al "Objeto, otorgamiento y ámbito de la concesión", así como lo establecido en el Numeral 5.1 (titulado "Régimen de Bienes de la concesión") y el Numeral 5.7 (titulado "Ejecución de las Mejoras"), de la Cláusula Quinta relativa a la Operación de la concesión. Del análisis sistemático de dichas normas se deriva lo siguiente:

- a) La finalidad del otorgamiento de la posesión de los Bienes de la concesión a LAP, por parte del Estado peruano en virtud al contrato de concesión, es que efectúe su aprovechamiento económico y opere el Aeropuerto, preste los servicios aeroportuarios y de aeronavegación a su cargo, diseñe y construya

³ Op., Cit., página 406.

⁴ Op., Cit., página 396.

⁵ Op., Cit., página 398.

⁶ Op., Cit., página 413.





Certifico que la fotocopia es fiel réplica del original que he examinado a la vista.
Fecha, _____

Ximena Velit Poblete
Dra. XIMENA VELIT POBLETE
PRESIDENTA
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

- D. El ejercicio de derecho de la posesión pacífica y útil de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, es una obligación de tipo legal del Estado, la cual está comprendida a su vez en la obligación de saneamiento. Por tanto, el Estado debe entregar los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, efectivamente desocupados y sin la presencia de poseedores precarios que pudieran impedir el ejercicio de los derechos y obligaciones de LAP de acuerdo al contrato de concesión.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L

Artículo 3.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente



Reg. Sal N° PD-6206

Unidad del Centro Cívico
Av. Bolivia 144 - Piso 19 - Lima 1
Tel: (511) 370 7575
Fax: (511) 433 1944
e-mail: info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe



**Gobierno
del Perú**

Trabajo de peruanos

Certifico que la fotocopia es fiel réplica del original que se tiene a la vista.
Fecha: 15/08/2005
Dra. XIMENA VELT POBLETE
PRESIDENTA
Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



De esta manera, el Estado está obligado a entregar a LAP los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH libres de todo gravamen, según la definición de éste que contiene el Numeral 1.23 del propio contrato de concesión.

Asimismo, en cuanto a los aspectos "físicos" de la obligación de saneamiento que tiene el Estado con LAP, respecto a la entrega de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, consideramos que la posesión, que es el atributo de la propiedad cuyo ejercicio se garantiza con la entrega, debe ser pacífica y útil, satisfaciendo la finalidad para la cual se hace la entrega de la posesión de dichos terrenos.

El ejercicio de derecho de la posesión pacífica y útil es una obligación de tipo legal del Estado, la cual está comprendida a su vez dentro de la obligación de saneamiento del Estado, por lo que éste debe entregar los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, efectivamente desocupados y sin la presencia de poseedores precarios que pudieran impedir el ejercicio, por parte de LAP, de la posesión pacífica y útil y el ejercicio de los derechos y obligaciones que le confiere el contrato de concesión.

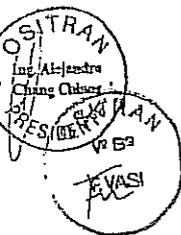
Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión del 15 de agosto de 2005;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Interpretar la obligación contractual de entrega de los terrenos, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que son necesarios para la ampliación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH); en los siguientes términos:

- A. En virtud al contrato para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, el Estado Peruano ha otorgado a Lima Airport Partners S.R.L (LAP) la posesión, uso, disfrute y aprovechamiento económico de los "Bienes de la concesión", para la finalidad establecida en los Numerales 2.1 y 5.1 del contrato de concesión.
- B. El Estado está obligado, en principio a entregar a LAP los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, "en conjunto y en una sola oportunidad". Sin embargo, tiene expresamente la posibilidad de acreditar técnicamente que una entrega que no sea en tales términos, permita la finalidad del contrato, con relación a la ejecución de las Mejoras a cargo del concesionario, detalladas en el Plan Maestro, de conformidad con lo establecido en el Numeral 5.23.
- C. El Estado está obligado a entregar a LAP los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH libres de todo gravamen, según la definición de gravamen que contiene el Numeral 1.23 del propio contrato de concesión.

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.>>



Certifico que la fotostática es fiel réplica del original que he tenido a la vista.
Fecha, _____

Dra. XIMENA VELIT POBLETE
FOTÓGRAFA
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público



las Mejoras y, repare, conserve y mantenga los Bienes de la concesión de acuerdo a los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

- b) Si bien el contrato de concesión del AIJCH no define expresamente los alcances de la obligación de saneamiento, es claro que contiene estipulaciones que contiene la posición adoptada por el articulado del Código Civil de 1,984 sobre algunos aspectos de la obligación de saneamiento. Un claro ejemplo de ello, es lo que estipula expresamente el Numeral 5.32, respecto a la posibilidad de que el Concedente, acredite técnicamente y con la conformidad de OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo del Plan Maestro de LAP en todos sus alcances. En consecuencia, sólo en lo que se refiere a las aspectos de la obligación de saneamiento, que no están contemplados en el contrato de concesión, será de aplicación supletoria lo establecido en el C.C. 1,984.
- c) De acuerdo a lo anterior, efectivamente el Estado está obligado con LAP, a entregar los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH, pero tiene también la posibilidad de acreditar técnicamente que una entrega que no sea ("en conjunto y en una sola oportunidad"), permita la finalidad del contrato, con relación a la ejecución de las Mejoras a cargo del concesionario (detalladas en al Plan Maestro).
- d) En ese sentido, el Numeral 5.23 del contrato de concesión guarda estricta coherencia con lo establecido en el Artículo 1485º del C.C., con relación a que la obligación de saneamiento del estado se inscribe dentro del objetivo de que la entrega permitan destinar el bien transferido a la finalidad para la cual fue adquirido.

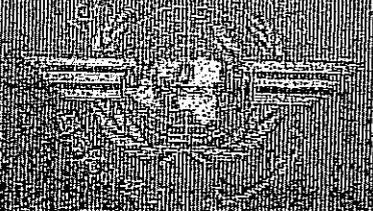
12. Otro aspecto vinculado con los alcances de la obligación de saneamiento del Estado frente a LAP, a que se refiere el Numeral 2 del Anexo 11 de contrato, se relaciona con el hecho que dicha obligación efectivamente comprende aspectos tanto jurídico como físicos:

- a) Respecto a los aspectos jurídicos de la obligación de saneamiento previstos expresamente en el contrato de concesión, se debe señalar que efectivamente, los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH deben ser entregados, en principio, en conjunto y en una sola oportunidad.

Sin embargo, debe tomarse en cuenta que el Numeral 5.23 del contrato permite expresamente al Estado, acreditar que la entrega de la posesión que no sea "en conjunto y en una sola oportunidad", permite la finalidad de la entrega de dichos terrenos, que es la ampliación del AIJCH de acuerdo al Plan Maestro de LAP.

- b) Respecto a otros aspectos jurídicos de la obligación de saneamiento, se debe tomar en cuenta que el Numeral 1.23⁷ del contrato de concesión define "Gravamen", para efectos de la ejecución del contrato de concesión.

⁷<<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



SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
Al Comandante en Jefe
Ejército Constitucional de México

ESTADO DE GUERRA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
AL COMANDANTE EN JEFE
EJERCITO CONSTITUCIONAL DE MEXICO
ESTADO DE GUERRA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
AL COMANDANTE EN JEFE
EJERCITO CONSTITUCIONAL DE MEXICO

ESTADO DE GUERRA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
AL COMANDANTE EN JEFE
EJERCITO CONSTITUCIONAL DE MEXICO

3.3.6 El trazado de una plataforma de viraje en la pista sea tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezcan sobre las señales de la plataforma de viraje, la distancia libre entre cualquier rueda del tren de aterrizaje del avión y el borde de la plataforma de viraje no será inferior a la indicada en la siguiente tabla.

Letra de clave	Distancia libre
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3 m si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 13 m; 4,5 m si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.
D	4,5 m
E	4,5 m
F	4,5 m

Nota.— "Base de ruedas" significa la distancia desde el tren de proa al centro geométrico del tren principal.

3.3.7 Recomendación.— Cuando existen condiciones meteorológicas violentas con la resultante disminución del ruidamiento en la superficie y la letra de clave sea E o F debería proporcionarse una mayor distancia libre de rueda a borde de 6 m.

Pendientes de las plataformas de viraje en la pista

3.3.8 Recomendación.— Las pendientes longitudinales y transversales en una plataforma de viraje en la pista deberían ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie y facilitar el drenaje rápido del agua en la superficie. Las pendientes deberían ser iguales a las de la superficie del pavimento de la pista adyacente.

Resistencia de las plataformas de viraje en la pista

3.3.9 Recomendación.— La resistencia de una plataforma de viraje en la pista debería ser por lo menos igual a la de la pista adyacente a la cual presta servicio, teniendo debidamente en cuenta el hecho de que la plataforma de viraje estará sometida a un tránsito de movimiento lento con virajes de mayor intensidad sometiendo al pavimento a esfuerzos más intensos.

Nota.— Cuando se proporciona una plataforma de viraje en la pista con pavimento flexible, la superficie debería tener la capacidad de soportar las fuerzas de deformación horizontal ejercida por los neumáticos del tren de aterrizaje principal durante las maniobras de viraje.

Superficie de las plataformas de viraje en la pista

3.3.10 Recomendación.— La superficie de una plataforma de viraje en la pista no debería tener irregularidades que

puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que utilicen la plataforma de viraje.

3.3.11 Recomendación.— La superficie de una plataforma de viraje en la pista debería construirse de forma tal que proporcione buenas características de rozamiento para los aviones que utilicen las instalaciones cuando la superficie está mojada.

Márgenes de las plataformas de viraje en la pista

3.3.12 Recomendación.— Deberían proveerse márgenes en las plataformas de viraje en la pista de la anchura necesaria para prevenir la erosión de la superficie por el alarido de los reactores del avión más exigente para el que se haya concebido la plataforma y todo posible daño que puedan producir objetos extraños a los motores del avión.

Nota.— Como mínimo, la anchura de los márgenes debería que abarcar el motor exterior del avión más exigente y, por lo tanto, los márgenes pueden ser más anchos que los de las pistas adyacentes.

3.3.13 Recomendación.— La resistencia de los márgenes de la plataforma de viraje en la pista debería poder soportar el tránsito ocasional de los aviones para los que está prevista sin inducir daños estructurales al avión o a las estructuras de apoyo en tierra que puedan operar en el margen de pista.

3.4. Franjas de pista

Generalidades

3.4.1 La pista y cualquier zona asociada de parada estarán comprendidas dentro de una franja.

Longitud de las franjas de pista

3.4.2 Toda franja se extenderá antes del umbral y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia de por lo menos:

- 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 ó 4;
- 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo visual.

Anchura de las franjas de pista

3.4.3 Siempre que sea posible, toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión se extenderá lateralmente hasta una distancia de por lo menos:

- 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- 75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

ADJUNTO A. TEXTO DE ORIENTACIÓN QUE SUPLEMENTA LAS DISPOSICIONES DEL ANEXO 14, VOLUMEN I

I. Número, emplazamiento y orientación de las pistas

Emplazamiento y orientación de las pistas

1.1 En la determinación del emplazamiento y orientación de las pistas deben tenerse en cuenta muchos factores. Sin tratar de hacer una enumeración completa, ni de entrar en detalles, parece útil indicar los que más a menudo requieren estudio. Estos factores pueden dividirse en cuatro categorías:

1.1.1 Tipo de operación. Conviene examinar especialmente el comportamiento de la pista en todas las condiciones meteorológicas o solamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual, y sobre todo prestar el máximo cuidado al día y la noche, o solamente durante el día.

1.1.2 Condiciones climatológicas. Debería hacerse un estudio de la distribución de las vientos para determinar el coeficiente de utilización. A este respecto deberían tenerse en cuenta los siguientes comentarios:

a) Generalmente se dispone de estadísticas sobre el viento para el cálculo del coeficiente de utilización para diferentes gamas de velocidad y dirección, y la precisión de los resultados obtenidos depende en gran parte de la distribución específica de las observaciones dentro de dichas gamas. Cuando se carece de información precisa respecto a la distribución verdadera, se podría de ordinario usar distribución uniforme puesto que, en relación a las condiciones de pista más favorables, esta hipótesis da generalmente como resultado un valor ligeramente menor del coeficiente de utilización.

b) Los valores máximos de la componente transversal media del viento que figuran en el Capítulo 3, 3.1.2, se refieren a circunstancias normales. Existen algunas factores que pueden requerir que en un aeródromo determinado se tenga en cuenta una reducción de esos valores máximos. Especialmente:

- 1) las grandes diferencias de características de manejo y los valores máximos admisibles de la componente transversal del viento para los distintos tipos de aviones (incluso los tipos futuros), dentro de cada uno de los tres grupos designados en 3.1.2;
- 2) la preponderancia y naturaleza de las ráfagas;
- 3) la preponderancia y naturaleza de la turbulencia;
- 4) la disponibilidad de una pista secundaria;
- 5) la anchura de las pistas;

6) las condiciones de la superficie de las pistas, el agua, la nieve y el hielo en la pista, y el efecto de éstas sobre el valor admisible de la componente transversal del viento; y

7) la fuerza del viento correspondiente al valor límite que se haya elegido para la componente transversal del viento.

Debe también procederse al estudio de los casos de mala visibilidad y altura de bases de nubes bajas, y tener en cuenta su frecuencia así como la dirección y la velocidad de los vientos en estos casos.

1.1.3 El propósito del emplazamiento de las pistas debe ser proporcionar un adecuado servicio a las operaciones en el terreno con:

- a) el cumplimiento de las disposiciones relativas a las separaciones mínimas de obstáculos;
- b) la utilización de los terrenos con la mayor medida y con el mínimo costo, considerando el terreno disponible y la forma más adecuada de las pistas, según se vea en las condiciones generales por el ruido de las aeronaves en las zonas especialmente sensibles, tales como las residencias, escuelas y hospitales;
- c) longitudes de pista en la actualidad y en el futuro;
- d) costos de construcción;
- e) posibilidad de instalar ayudas adecuadas, visuales y no visuales, para la aproximación.

1.1.4 Tránsito aéreo en la vecindad del aeródromo, especialmente en relación con:

- a) la proximidad de otros aeródromos o rutas ATS;
- b) la densidad del tráfico; y
- c) los procedimientos de control de tránsito aéreo y de aproximación frustrada.

Número de pistas en cada dirección

1.2 El número de pistas que haya de proveerse en cada dirección dependerá del número de movimientos de aeronaves que haya que atender.

2. Zonas libres de obstáculos y zonas de parada

2.1 La decisión de proporcionar una zona de parada, o una zona libre de obstáculos, como otra solución al problema de

de la calle de rodaje y sus márgenes en las partes rectilíneas no sea menor de:

- 60 m cuando la letra de clave sea F;
- 44 m cuando la letra de clave sea E;
- 38 m cuando la letra de clave sea D; y
- 25 m cuando la letra de clave sea C.

En las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje es que se proporciona pavimento adicional, la anchura de las márgenes no debería ser inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje.

3.11.2 Recomendación.— La superficie de los márgenes de las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas por aviones equipados con máquinas, debería prepararse de modo que resistiera a la erosión y no dé lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de los aviones.

3.11 Franjas de las calles de rodaje

Nota.— Los textos de orientación sobre las características de las franjas de las calles de rodaje figuran en el Manual de diseño de aeródromos, Parte 2.

Generalidades

3.11.1 Cada calle de rodaje, excepto las calles de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave, deberá estar situada dentro de una franja.

Arquitectura de las franjas de las calles de rodaje

3.11.2 Recomendación.— Cada franja de calle de rodaje debería extenderse simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en toda la longitud de ésta hasta la distancia con respecto al eje especificada en la columna 11 de la Tabla 3-1, por lo menos.

Objetos en las franjas de las calles de rodaje

Nota.— En 9.9 se ofrece información con respecto al emplazamiento de equipo e instalaciones en las franjas de las calles de rodaje.

3.11.3 Recomendación.— La franja de la calle de rodaje debería estar libre de objetos que puedan poner en peligro a los aviones en rodaje.

Nota.— Deberán tenerse en cuenta el emplazamiento y el diseño de los desagües en las franjas de las calles de rodaje para evitar daños en los aviones que accidentalmente se salgan de la calle de rodaje. Es posible que se requieran tipos de desagües especialmente diseñados.

Nivelación de las franjas de las calles de rodaje

3.11.4 Recomendación.— La parte central de una franja de calle de rodaje debería proporcionar una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje de por lo menos:

- 11 m cuando la letra de clave sea A;
- 12,5 m cuando la letra de clave sea B o C;
- 19 m cuando la letra de clave sea D;
- 22 m cuando la letra de clave sea E; y
- 30 m cuando la letra de clave sea F.

Pendientes de las franjas de las calles de rodaje

3.11.5 Recomendación.— La superficie de la franja situada al borde de una calle de rodaje o del margen correspondiente, si se provee, debería estar al mismo nivel que éstos y su parte nivelada no debería tener una pendiente transversal ascendente que exceda del:

- 2,5% para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y
- 3% para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea A o B.

La pendiente ascendente se mide utilizando como referencia la pendiente transversal de la calle de rodaje contigua, y no la horizontal. La pendiente transversal descendente no debería exceder del 5% medida con referencia a la horizontal.

3.11.6 Recomendación.— Las pendientes transversales de cada parte de la franja de una calle de rodaje, más allá de la parte nivelada, no deberían exceder una pendiente ascendente o descendente del 5% medida hacia afuera de la calle de rodaje.

3.12 Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos

Generalidades

3.12.1 Recomendación.— Cuando haya una gran cantidad de tránsito deberían proveerse uno o más apartaderos de espera.

3.12.2 Se establecerán uno o más puntos de espera de la pista:

- a) en la calle de rodaje, en la intersección de la calle de rodaje y una pista; y

a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja.

3.4.4 Recomendación.— Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones que no sean de precisión debería extenderse lateralmente hasta una distancia de por lo menos:

- 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- 75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja.

3.4.5 Recomendación.— Toda franja que comprenda una pista de vuelo visual debería extenderse a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, hasta una distancia de por lo menos:

- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1.

Objetos en las franjas de pista

Nota.— En 2.9 se ofrece información con respecto al emplazamiento de equipo e instalaciones en las franjas de pista.

3.4.6 Recomendación.— Todo objeto situado en la franja de una pista y que pueda constituir un peligro para los aviones, debería considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible.

3.4.7 Con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea y que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 5, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista:

- a) dentro de una distancia de 77,5 m del eje de una pista de aproximación de precisión de las Categorías I, II o III, cuando el número de clave sea 4 y la letra de clave sea F; o
- b) dentro de una distancia de 60 m del eje de una pista de aproximación de precisión de las Categorías I, II o III, cuando el número de clave sea 3 ó 4; o
- c) dentro de una distancia de 45 m del eje de una pista de aproximación de precisión de Categoría I, cuando el número de clave sea 1 ó 2.

No se permitirá ningún objeto móvil en esta parte de la franja de la pista mientras se utilice la pista para aterrizar o despegar.

Nivelación de las franjas de pista

3.4.8 Recomendación.— La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, debería proveer, hasta una distancia de por lo menos:

- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;

del eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada en dirección a las aviones a que está destinada la pista en el caso de que un avión se saque de ella.

Nota.— En el diagrama A, Sección 8, se da orientación sobre la nivelación de un área más amplia de una franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión cuando el número de clave sea 3 ó 4.

3.4.9 Recomendación.— La parte de una franja de una pista de vuelo visual debería proveer, hasta una distancia de por lo menos:

- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1;

desde el eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada destinada a los aviones para los que está prevista la pista, en el caso de que un avión se saque de la misma.

3.4.10 La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada, estará al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada.

3.4.11 Recomendación.— La parte de una franja situada por lo menos 30 m antes del umbral debería prepararse contra la erosión producida por el chorro de los motores, a fin de proteger las aviones que aterricen de los peligros que ofrecen los bordes expuestos.

Pendientes de las franjas de pista

3.4.12 Pendientes longitudinales

Recomendación.— Las pendientes longitudinales a lo largo de la porción de una franja que ha de nivelarse, no deberían exceder del:

- 1,5% cuando el número de clave sea 4;
- 1,75% cuando el número de clave sea 3; y
- 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2.

3.4.13 Cambios de pendiente longitudinal

Recomendación.— Los cambios de pendiente en la parte de una franja que haya de nivelarse deberían ser lo más graduales posible, debiendo evitar los cambios bruscos o las inversiones repentinas de pendiente.

3.4.14 Pendientes transversales

Recomendación.— Las pendientes transversales en la parte de una franja que haya de nivelarse deberían ser adecuadas para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no deberían exceder del:

- 2,5% cuando el número de clave sea 3 ó 4; y

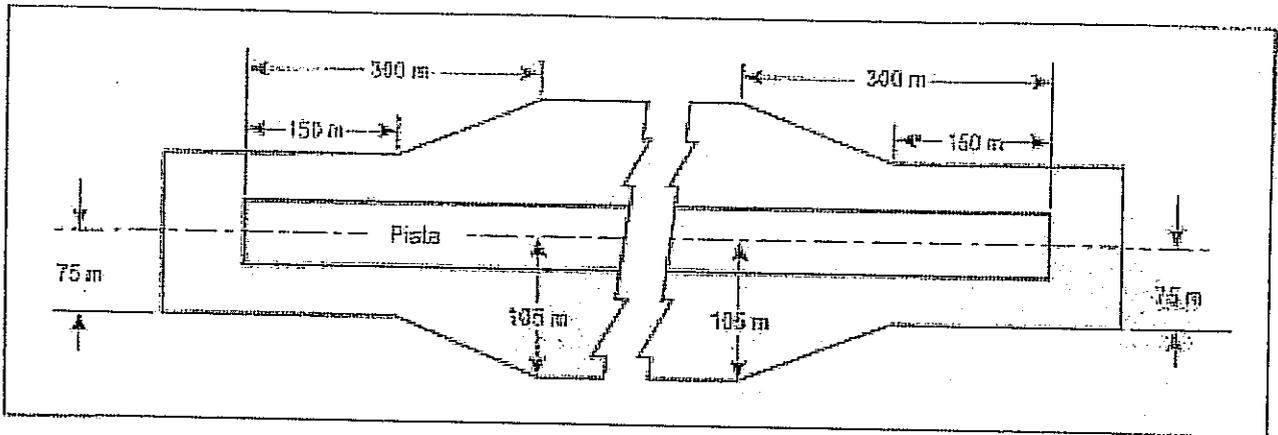


Figura A-3. Parte nivelada de la franja de una pista para aproximaciones de precisión cuyo número de clave sea 3 ó 4

el proporcionar un área suficientemente larga como para dar cabida a los casos en que se sobrepasa el extremo de la pista y los aterrizajes demasiado largos que resultan de una combinación razonablemente probable de instancias operacionales adversas. En tales casos, para proporcionar una adecuada longitud al final de la pista es comúnmente el primer obstáculo y las áreas de seguridad de extremo de pista deberían tener límites en las secciones de seguridad en una línea base apropiada. En tales circunstancias, el primer obstáculo puede ser una carretera, una vía férrea, una construcción u otra característica natural. En tales circunstancias, las áreas de seguridad de extremo de pista deberían extenderse tan lejos como el obstáculo.

9.2 Cuando se procuran áreas de seguridad de extremo de pista requiera ser áreas en las que está particularmente prohibido el emplazamiento, la autoridad competente podría reducir las distancias requeridas si considera que se requieren áreas de seguridad de extremo de pista.

10. Emplazamiento del umbral

10.1 Generalidades

10.1.1 El umbral está situado normalmente en el extremo de la pista, si no hay obstáculos que sobresalgan por encima de la superficie de aproximación. En algunos casos, sin embargo, debido a condiciones locales, podría ser conveniente desplazar permanentemente el umbral (véase más adelante). Al estudiar el emplazamiento del umbral, debería considerarse también la altura de la referencia ILS, y altura de la referencia de aproximación MLS, y determinarse el límite de franqueamiento de obstáculos. (En el Anexo 10, Volumen I, se dan las especificaciones concernientes a la altura de la referencia ILS y a la altura de la referencia de aproximación MLS.)

10.1.2 Al determinar que no hay obstáculos que penetren por encima de la superficie de aproximación, debería tomarse en cuenta la presencia de objetos móviles (vehículos en las carreteras, trenes, etc.), por lo menos dentro de la porción del

área de aproximación comprendida en una distancia de 1 200 m medida horizontalmente desde el umbral, y con una inclinación total de por lo menos 150 m.

10.2 Umbral desplazado

10.2.1 Si un umbral se desvía por encima de la superficie de aproximación y no puede eliminarse, el emplazamiento debería considerarse la consecuencia de desplazar el umbral permanentemente.

10.2.2 Para lograr los objetivos del Capítulo 4 en cuanto a la limitación de obstáculos, lo mejor es desplazar el umbral a lo largo de la pista, la distancia suficiente para lograr que la superficie de aproximación esté libre de obstáculos.

10.2.3 Sin embargo, el desplazamiento del umbral, con respecto al extremo de la pista, causa inevitablemente una reducción de la distancia disponible para el aterrizaje, y esto puede ser más importante desde el punto de vista de las operaciones, que la penetración de la superficie de aproximación por obstáculos señalados e iluminados. Por consiguiente, la decisión con respecto al desplazamiento del umbral y la extensión del desplazamiento debería hacerse tratando de obtener el equilibrio óptimo entre una superficie de aproximación libre de obstáculos y una distancia adecuada para el aterrizaje. Al decidir esta cuestión, deben tenerse en cuenta los tipos de aviones para los que la pista está destinada, las condiciones de límite de visibilidad y base de nubes en que se haya de utilizar la pista, la situación de los obstáculos en relación con el umbral y con la prolongación del eje de pista, y, en el caso de pistas para aproximaciones de precisión, la importancia de los obstáculos para la determinación del límite de franqueamiento de obstáculos.

10.2.4 No obstante la consideración de la distancia disponible para el aterrizaje, el emplazamiento que se elija para el umbral debería ser tal que la superficie libre de obstáculos hasta el umbral no tenga una pendiente mayor del 3,3% cuando el número de clave de la pista sea 4, ni mayor del 5% cuando el número de clave de la pista sea 3.

ANEXO 16

Manual de diseño de aeródromos

(Doc 9157-AN/901)

Parte 2 Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera

Tercera edición — 1991



1.5.3 Los métodos b) y c) serían las soluciones más económicas, pero las ventajas no son tantas como parecen. Para lograr la máxima ventaja debería haber una línea de guía distinta para cada tipo de aeronave y para ambas direcciones. En el caso de una calle de rodaje empleada en ambos sentidos, la multiplicidad de líneas de guía no es práctica, particularmente para su empleo durante la noche o cuando la visibilidad es reducida y, por lo tanto, sería necesario proporcionar una línea de guía desplazada, que pudiera ser utilizada por todas las aeronaves.

1.5.4 Por otra parte, la distancia máxima a que puede desplazarse la línea de guía está limitada por la necesidad de satisfacer las distancias libres requeridas entre el borde de la calle de rodaje y la rueda principal exterior de la aeronave. Para determinar el desplazamiento necesario, debe conocerse en primer lugar el desplazamiento lateral debido a la deformación de los neumáticos durante el viraje. Además, el empleo de superficies de enlace en la parte exterior de la curva de la calle de rodaje en combinación con una línea de guía desplazada exige una trayectoria de rodaje complicada. Desde el punto de vista operacional, se considera preferible utilizar, como se recomienda en el Anexo 14, el eje de la calle de rodaje como línea de guía con la cabina de pilotaje de la aeronave permaneciendo sobre la señal de eje de la calle de rodaje.

Métodos para el diseño de superficies de enlace

1.5.5 El primer paso para diseñar las superficies de enlace consiste en establecer la trayectoria del centro del tren de aterrizaje principal¹. Algunos de los métodos para determinar esta trayectoria son:

- la simulación de los movimientos de aeronaves empleando modelos a escala;
- el cálculo de la superficie de enlace;
- el empleo de gráficos establecidos que proporcionan una aproximación satisfactoria de la trayectoria seguida por el centro del tren de aterrizaje. La distancia libre dada en la Tabla 1-1 debe considerarse como el mínimo recomendado. En efecto, a falta de datos estadísticos referentes a la diferencia entre las trayectorias realmente seguidas por las aeronaves durante el rodaje y la trayectoria teórica sin desplazamiento lateral debido a la deformación de los neumáticos, no es posible dar una indicación cuantitativa sobre el efecto de diversas variables aleatorias (fluctuación de viento, estado del pavimento, desgaste de los neumáticos, posición del centro de gravedad de la aeronave, etc.) que podrían causar el resbalamiento de las ruedas sobre el pavimento y alterar la trayectoria del centro del tren de aterrizaje principal.

Simulación con modelos a escala

1.5.6 Puede determinarse la trayectoria de las ruedas principales exteriores de una aeronave durante un viraje moviendo un modelo a escala de la aeronave sobre un plano que reproduce las pistas y calles de rodaje. Es necesario emplear una escala razonablemente grande (p.ej., 1/250) y el modelo debe estar bien construido para impedir errores excesivos cuando se transfieren las trayectorias logradas a un tamaño mayor. Estas condiciones hacen que este método sea poco práctico.

Cálculo de la superficie de enlace

1.5.7 La superficie de enlace puede determinarse matemáticamente, pero el proceso es bastante complicado y el grado de precisión que se obtiene excede el requerido para los trabajos reales de construcción de las superficies de enlace. No obstante, este método puede tenerse en cuenta si se dispone de una computadora. En ese caso, se prepara un programa de cálculos para obtener una solución numérica de las ecuaciones relacionadas con la determinación de la trayectoria (véase el Apéndice 1, 2.1).

Empleo de gráficos

1.5.8 Como método práctico en lugar del cálculo matemático, puede obtenerse con facilidad un resultado muy aproximado mediante gráficos establecidos. Este método exige un cálculo mínimo para una aplicación específica. Según su forma, estos gráficos pueden emplearse para todos los tipos de aeronaves o adaptarse a un tipo en particular. En el Apéndice 1 se presenta información sobre este método.

1.5.9 Los mismos métodos pueden aplicarse también para la configuración y diseño de plataformas con el debido margen para las distancias libres mínimas especificadas entre las aeronaves que maniobran en la plataforma y otras aeronaves, edificios, etc., y para los espacios libres necesarios para asegurar que el chorro de los motores de las aeronaves no constituya un peligro a otras actividades e instalaciones en la plataforma o en su proximidad.

1.6 MÁRGENES Y FRANJAS DE LAS CALLES DE RODAJE

Consideraciones generales

1.6.1 Un margen es una zona adyacente al borde de la superficie pavimentada preparada de tal forma que proporcione una transición entre el pavimento y la superficie adyacente. El fin principal por el que se procura un margen de

1. Véase "Terminología y símbolos" en el Apéndice 1.

calle de rodaje es doble: prevenir que los motores de reacción que sobresalen del borde de la calle de rodaje ingieran piedras u otros objetos que puedan producir daños al motor y prevenir la erosión del área adyacente a la calle de rodaje. Una franja de calle de rodaje es una zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

1.6.2 En la Tabla 1-1 se indican las anchuras que deben tener los márgenes y franjas de calle de rodaje. Cabe señalar que se considera como apropiado un margen de 10,5 m de anchura a los dos lados de la calle de rodaje cuando la letra de clave es E. El requisito relativo a la anchura del margen de la calle de rodaje está basado en la aeronave más crítica en servicio actualmente. Sin embargo, es conveniente proteger un área mayor si se prevén operaciones con aviones B747-400, ya que las posibilidades de daños a causa de objetos extraños y el efecto del chorro de escape en el margen de la calle de rodaje ante el arranque serían mayores que en el caso de los aviones B747-200/300. Se considera que una anchura de 1,5 m a ambos lados es apropiada para una calle de rodaje cuando la letra de clave de la pista es D, suponiendo que la distancia entre los motores exteriores de la aeronave crítica, que utiliza normalmente esa calle de rodaje, no sobrepase los 30 m.

1.6.3 La superficie del margen a continuación de la calle de rodaje debería estar nivelada con la superficie de la calle de rodaje, en tanto que la superficie de la franja debería estar nivelada con el borde de la calle de rodaje o el margen, si se proporciona. Para las letras de clave C, D o E, la parte nivelada de la franja de la calle de rodaje no debería elevarse con una inclinación mayor del 2,5% ni descender con una pendiente que exceda del 5%. Las pendientes para la letra de clave A o B son 3 y 5%, respectivamente. La pendiente ascendente se mide con referencia a la pendiente transversal de la superficie de la calle de rodaje adyacente, y la pendiente descendente con referencia a la horizontal. No debería permitirse la existencia de agujeros o zanjales dentro de la parte alada de la franja de la calle de rodaje.

1.6.4 No debería permitirse la existencia de obstáculos a los lados de las calles de rodaje, dentro de la distancia indicada en la Tabla 1-1 para la separación de objetos fijos. Sin embargo, los letreros y otros objetos que debido a sus funciones deban permanecer dentro de la franja de la calle de rodaje, a fin de satisfacer requisitos relativos a la navegación aérea, pueden mantenerse en la franja pero deberían estar contraindicados y emplazados de tal forma que se reduzca al mínimo la posibilidad de que una aeronave choque con ellos. Estos objetos deberían estar situados de manera que no puedan ser alcanzados por las hélices, los generadores de los motores y las alas de las aeronaves que utilizan la calle de rodaje. Como regla, deberían estar emplazados de tal forma que ninguna parte de los mismos quede 0,30 m sobre el nivel del borde de la calle de rodaje, dentro de la franja de la calle de rodaje.

Tratamiento

1.6.5 Los márgenes de las calles de rodaje y las partes niveladas de las franjas proveen una zona libre de obstáculos con el fin de reducir al mínimo la posibilidad de que sufran daños las aeronaves que utilicen estas áreas casualmente o en una emergencia. Por lo tanto, estas áreas deberían estar preparadas o construidas de tal forma que se reduzca el peligro de que una aeronave que se salga de la calle de rodaje sufra daños, y ser capaces de soportar el paso de los vehículos del servicio de salvamento y de extinción de incendios y de otros vehículos terrestres, según corresponda, sobre toda su superficie. Cuando se destina una calle de rodaje a aeronaves equipadas con motores de turbina, los motores de reacción pueden sobresalir del borde de la calle de rodaje cuando la aeronave efectúa el rodaje y puede ocurrir entonces que ingieran piedras u objetos extraños que se encuentren en los márgenes. Además, el chorro procedente de los motores puede chocar con la superficie adyacente a la calle de rodaje y volar y lanzar el material de aquella, con el consiguiente peligro para el personal, las aeronaves y las instalaciones. Deben tomarse ciertas precauciones para disminuir estas posibilidades. El tipo de superficie de los márgenes de la calle de rodaje dependerá de las condiciones locales y de los métodos y costos de mantenimiento que se consideren. En tanto que una superficie natural (por ejemplo, césped) puede ser suficiente en ciertos casos, en otros, puede necesitarse una superficie artificial. En todo caso, el tipo de superficie que se seleccione debería impedir el aventamiento de materias sueltas, así como de polvo.

1.6.6 En la mayoría de las condiciones de rodaje, las velocidades de salida del chorro de gases no son críticas, excepto en las intersecciones, en las que el empuje se acerca a las necesarias para el arranque. Con las actuales áreas de calles de rodaje de 23 m de anchura, los motores más alejados del fuselaje de los reactores mayores sobresalen del borde del pavimento. Por esta razón, se recomienda el tratamiento de los márgenes de las calles de rodaje, con el fin de prevenir su erosión y para evitar la entrada de materias extrañas en los motores de reacción, o el lanzamiento de tales materias hacia los motores de las aeronaves que siguen. Más adelante se presenta información concisa acerca de los métodos de protección de las superficies marginales sujetas a erosión por el chorro y de las áreas que deben mantenerse limpias de materias sueltas para prevenir la ingestión de éstas por los motores de turbina que pasan por encima. En el Apéndice 2, 18 a 21, se proporciona información suplementaria.

1.6.7 En los estudios sobre el chorro y sus efectos, se ha incluido el establecimiento de sus características y de la curva de velocidad en relación con el tipo de motor, la masa y configuración de la aeronave, las variaciones del empuje y el efecto del viento de costado. Se ha establecido que los efectos del calor en relación con la estela del chorro de gases son despreciables, pues el calor se disipa más rápidamente con la distancia que la fuerza del chorro. Además, el personal, el equipo y las estructuras no se hallan normalmente cerca de las

as donde se produce el calor durante las operaciones de maniobras de reacción. Los estudios realizados indican que los suelos situados en la trayectoria del chorro reciben el efecto de varias fuerzas, incluyendo la presión dinámica del impacto de los gases al golpear éstos la superficie, la resistencia al avance que se origina cuando los gases viscosos se mueven y repasan un objeto, y las fuerzas ascensionales causadas por la presencia de presiones o por turbulencia.

1.6.8 Los suelos cohesivos, cuando están sueltos, pueden sufrir erosión por el chorro. Para este tipo de suelos normalmente será satisfactoria la protección que resulta cuando contra las fuerzas naturales de erosión del viento y lluvia. La protección debe ser de un tipo que se adhiera a la superficie de asfalta, de forma que no la levante el chorro. Las posibles soluciones para la protección de la superficie de un terreno cohesivo, son el tratamiento con aceites o un tratamiento químico. La cohesión necesaria para proteger una superficie contra la erosión debida al chorro es pequeña; normalmente, un índice de plasticidad (P.I.) de 2 o más será suficiente. Sin embargo, si esta área la utilizan periódicamente los vehículos terrestres con su equipo, será necesario un índice de plasticidad de 6 o más. Debería existir un buen drenaje superficial en estas áreas si hay desplazamiento de equipo entre ellas, ya que este tipo de superficie se ablanda si se forman charcos. Debe dedicarse especial atención a los suelos cohesivos de gran plasticidad que experimentan más de un 5% de retracción. En estos suelos es muy importante que exista un buen drenaje, pues se vuelven extremadamente blandos cuando están húmedos; cuando están secos, se agrietan y quedan sujetos a mayores fuerzas ascensionales. Se considera que los suelos finos y sin cohesión, que son los que más sufren de erosión debida al chorro, son aquellos que carecen de las propiedades de cohesión que se describen aquí.

Título del espesor de los márgenes y de las superficies protectoras contra el chorro

1.6.9 El espesor de los márgenes de las pistas, de los márgenes de las cubas de rodaje y de las superficies protectoras contra el chorro debería permitir el paso ocasional de la aeronave crítica utilizada para el diseño del pavimento de la pista, así como la carga crítica de eje de los vehículos de emergencia o mantenimiento que puedan pasar sobre la zona. Además, deberían aplicarse los siguientes criterios:

- a) el espesor mínimo necesario para los márgenes y las superficies protectoras para permitir el paso de la aeronave crítica, puede considerarse que es igual a la mitad del espesor total requerido para la zona pavimentada adyacente;
- b) debería considerarse la carga crítica de eje del vehículo de emergencia o mantenimiento más pesado para la determinación del espesor del pavimento. Si el espesor es superior al que se indicó en a), entonces este espesor calculado debería utilizarse para los márgenes y las superficies protectoras;

c) el espesor de superficie mínimo recomendado, para aeronaves como las B707, DC-8, DC-10, L-1011 o más pequeñas, en el caso de hormigón bituminoso sobre una base de grava, es de 5 cm en los márgenes y de 7,5 cm en las superficies protectoras. Para las superficies utilizadas por aeronaves tales como las B747 y L500, se recomienda un aumento de 2,5 cm en este espesor;

d) se recomienda utilizar bases estabilizadas en los márgenes y en las superficies protectoras. Se recomienda una superficie de hormigón bituminoso de 5 cm como mínimo sobre una base bituminosa estabilizada;

e) conviene utilizar hormigón de cemento Portland y una base secundaria granular (o arena estabilizada con cemento) para los márgenes y las superficies protectoras. En este caso, debería emplearse un espesor mínimo de 15 cm;

f) deberían utilizarse para los terrenos de fundación explanada y recorridos pavimentados en los márgenes y en las superficies protectoras, los mismos criterios sobre densidad y compactación que en las zonas con pavimento de plena resistencia. Se recomienda que se establezca un desnivel de aproximadamente 2,5 cm en el borde del pavimento de resistencia completa, márgenes y superficies protectoras, para proporcionar una línea precisa de demarcación.

1.7 EVOLUCIÓN FUTURA EN MATERIA DE AERONAVES

Consideraciones generales

1.7.1 En el Anexo 14 se definen las especificaciones de aeródromo mínimas para las aeronaves que tienen las mismas características que las que están actualmente en servicio o para las aeronaves similares que se proyecta poner en servicio. Por lo tanto, las especificaciones actuales están destinadas a satisfacer las exigencias de aviones cuyo tamaño no rebuse el del B747-400. En consecuencia, en el Anexo no se prevé ninguna precaución suplementaria que pudiera considerarse apropiada para aeronaves más exigentes. Corresponde a las autoridades competentes evaluar y tener en cuenta, en la medida necesaria, estos aspectos en el caso de cada aeródromo.

1.7.2 La información contenida en el siguiente párrafo puede ayudar a las citadas autoridades y a los planificadores de aeropuertos a que conozcan la manera en que algunas de las especificaciones pueden variar con la puesta en servicio de aeronaves de mayor tamaño. A este respecto cabe observar que es probable que sea aceptable algún incremento en el tamaño máximo de las aeronaves actuales, sin tener que efectuar

A 2E0016



U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

AIRPORT DESIGN

INCORPORATES CHANGES 1 THRU 5/

AC: 150/5300-13
Date: 9/29/89

Advisory Circular

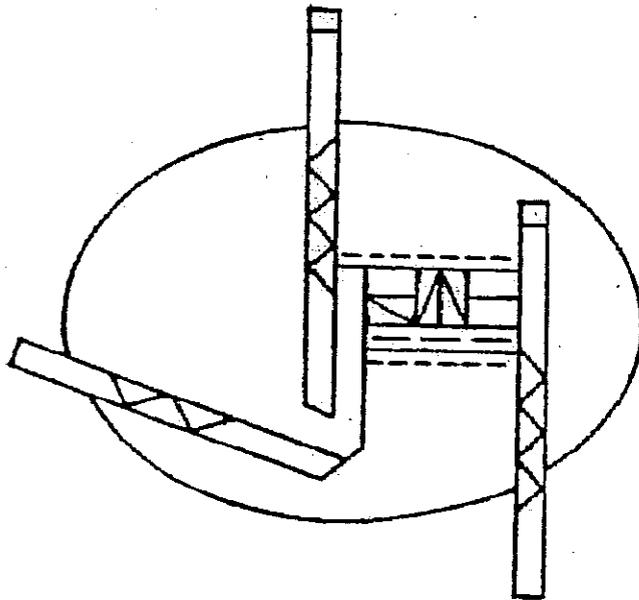


Table 3-3. Runway design standards for aircraft approach categories C & D

ITEM	DIM 1/	AIRPLANE DESIGN GROUP					
		I	II	III	IV	V	VI
Runway Length	A	- Refer to paragraph 301 -					
Runway Width	B	100 ft 30 m	100 ft 30 m	100 ft 2/ 30 m 2/	150 ft 45 m	150 ft 45 m	200 ft 60 m
Runway Shoulder Width 3/		10 ft 3 m	10 ft 3 m	20 ft 2/ 6 m 2/	25 ft 7.5 m	35 ft 10.5 m	40 ft 12 m
Runway Blast Pad Width		120 ft 36 m	120 ft 36 m	140 ft 2/ 42 m 2/	200 ft 60 m	220 ft 66 m	280 ft 84 m
Runway Blast Pad Length		100 ft 30 m	150 ft 45 m	200 ft 60 m	200 ft 60 m	400 ft 120 m	400 ft 120 m
Runway Safety Area Width 4/	C	500 ft 150 m	500 ft 150 m	500 ft 150 m	500 ft 150 m	500 ft 150 m	500 ft 150 m
Runway Safety Area Length Prior to Landing Threshold 5/, 6/		600 ft 180 m	600 ft 180 m	600 ft 180 m	600 ft 180 m	600 ft 180 m	600 ft 180 m
Runway Safety Area Length Beyond RW End 5/, 6/	P	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m
Obstacle Free Zone Width and Length		- Refer to paragraph 306 -					
Runway Object Free Area Width	Q	800 ft 240 m	800 ft 240 m	800 ft 240 m	800 ft 240 m	800 ft 240 m	800 ft 240 m
Runway Object Free Area Length Beyond RW End 7/	R	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m	1,000 ft 300 m

1/ Letters correspond to the dimensions on figures 2-1 and 2-3.

2/ For Airplane Design Group III serving airplanes with maximum certificated takeoff weight greater than 150,000 pounds (68,100 kg), the standard runway width is 150 feet (45 m), the shoulder width is 25 feet (7.5 m), and the runway blast pad width is 200 feet (60 m).

3/ Design Groups V and VI normally require stabilized or paved shoulder surfaces.

4/ For Airport Reference Code C-I and C-11, a runway safety area width of 400 feet (120 m) is permissible. For runways designed after 2/28/83 to serve Aircraft Approach Category D, the runway safety area width increases 20 feet (6 m) for each 1,000 feet (300 m) of airport elevation above MSL. Refer to paragraph 305.

5/ The runway safety area (RSA) length begins at each runway end when a stopway is not provided. When a stopway is provided, the length begins at the stopway end.

6/ The standard RSA length beyond the runway end may be reduced to the standard RSA length prior to landing threshold if a standard Engineered Materials Arresting System (EMAS) is provided. To qualify for this reduction, the EMAS installation must provide the ability to stop the critical aircraft exiting the end of the runway at 70 knots, and the runway must provide either instrument or visual vertical guidance for approaches in the opposite direction. See AC 150/5220-22.

7/ The runway object free area length beyond the end of the runway never exceeds the standard RSA length beyond the runway end as provided by note 6 above.

(a) **Approach Light Plane.** No part of the visual screen may penetrate the approach light plane.

(b) **Radar Interference.** Research has shown that a visual screen erected on an airport equipped with Airport Surface Detection Equipment (ASDE) may reflect signals that are adverse to the ASDE operation. To avoid this, the visual screen should be tilted back/away (on the side facing the ASDE) 12 degrees ($\pm 1^\circ$). This will minimize or eliminate false radar targets generated by reflections off the screen surface. Examples of this tilting are shown in figure 4-18.

(c) **Instrument Landing System (ILS) Interference.** Research has shown that the presence of visual screens on a runway instrumented with an ILS system (localizer and glide slope) will generally not affect or interfere with the operation of the system. An analysis must be performed for glide slopes, especially null reference glide slopes, prior to the installation of the screens. The uniqueness and complexity of the airport siting environment requires that all installations be addressed on a case-by-case basis, so mitigations can be developed to ensure the installation of the visual screen does not significantly impact the performance of the ILS.

416. to 499. RESERVED.

Table 4-1. Taxiway dimensional standards

ITEM	DIM 1/	AIRPLANE DESIGN GROUP					
		I	II	III	IV	V	VI
Taxiway Width	W	25 ft 7.5 m	35 ft 10.5 m	50 ft 2/ 15 m 2/	75 ft 23 m	75 ft 23 m	100 ft 30 m
Taxiway Edge Safety Margin 3/		5 ft 1.5 m	7.5 ft 2.25 m	10 ft 4/ 3 m 4/	15 ft 4.5 m	15 ft 4.5 m	20 ft 6 m
Taxiway Pavement Fillet Configuration		- Refer to Table 4-2 -					
Taxiway Shoulder Width		10 ft 3 m	10 ft 3 m	20 ft 6 m	25 ft 7.5 m	35 ft 5/ 10.5 m 5/	40 ft 5/ 12 m 5/
Taxiway Safety Area Width	E	49 ft 15 m	79 ft 24 m	118 ft 36 m	171 ft 52 m	214 ft 65 m	262 ft 80 m
Taxiway Object Free Area Width		89 ft 27 m	131 ft 40 m	186 ft 57 m	259 ft 79 m	320 ft 97 m	386 ft 118 m
Taxilane Object Free Area Width		79 ft 24 m	115 ft 35 m	162 ft 49 m	225 ft 68 m	276 ft 84 m	334 ft 102 m

1/ Letters correspond to the dimensions on figures 2-1 and 4-1.

2/ For airplanes in Airplane Design Group III with a wheelbase equal to or greater than 60 feet (18 m), the standard taxiway width is 60 feet (18 m).

3/ The taxiway edge safety margin is the minimum acceptable distance between the outside of the airplane wheels and the pavement edge.

4/ For airplanes in Airplane Design Group III with a wheelbase equal to or greater than 60 feet (18 m), the taxiway edge safety margin is 15 feet (4.5 m).

5/ Airplanes in Airplane Design Groups V and VI normally require stabilized or paved taxiway shoulder surfaces. ✓

Consideration should be given to objects near runway/taxiway/taxilane intersections, which can be impacted by exhaust wake from a turning aircraft.

The values obtained from the following equations may be used to show that a modification of standards will provide an acceptable level of safety. Refer to paragraph 6 for guidance on modification of standards requirements.

Taxiway safety area width equals the airplane wingspan;

Taxiway OFA width equals 1.4 times airplane wingspan plus 20 feet (6 m); and

Taxilane OFA width equals 1.2 times airplane wingspan plus 20 feet (6 m).

