

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERU
FACULTAD DE DERECHO



Trabajo de Suficiencia Profesional para optar el Título de Abogado

Informe sobre Expediente N° 03128-2011-PATC

Autor:

Renzo Antonio Quijano Quispe

Código del alumno:

20112145

Docente revisor:

Heber Joel Campos Bernal

Lima, año 2020

RESUMEN

El presente Expediente trata sobre la actuación judicial de una empresa Concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que pretendió, mediante Demanda de Amparo y posterior Recurso de Agravio Constitucional, la inaplicación de una norma que a su entender afectaba su derecho a contratar, aunado al hecho de que la referida norma establecía un mandato no estipulado en el Contrato de Concesión.

Luego de una serie de pronunciamientos judiciales, entre los que se discute desde admisibilidad de la demanda, los parámetros constitucionales de la referida norma, hasta un análisis de fondo sobre los fundamentos de demanda, finalmente el Tribunal Constitucional ampara la pretensión solicitada por la Concesionaria.

ÍNDICE.-

| | |
|--|----|
| I. INTRODUCCIÓN | 4 |
| II. ANTECEDENTES | 7 |
| III. HECHOS JUDICIALES RELEVANTES | 10 |
| IV. PROBLEMAS JURÍDICOS | 23 |
| V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS | 23 |
| A. Sobre el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC | 24 |
| 5.1. ¿Cuáles son los efectos jurídicos del artículo 5° de la Ley N° 28404 y del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC en función a LAP?..... | 24 |
| 5.2. ¿El artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC cumple con los parámetros constitucionales establecidos para normas de su naturaleza jurídica? . | 32 |
| B. Sobre el Contrato de Concesión suscrito entre Lima Airport Partners S.R.L. y el Estado peruano..... | 38 |
| 5.3. ¿En qué medida el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC modifica los términos del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado peruano y LAP? ¿Existe alguna consecuencia? | 38 |
| 5.4. De ser así, ¿El Estado se encontraba facultado de modificar unilateralmente el Contrato de Concesión suscrito con Lima Airport Partners S.R.L.? | 51 |
| C. Sobre la vía procesal a la que recurrió Lima Airport Partners S.R.L. | 53 |
| 5.5. ¿Qué derechos se encontraban en conflicto entre el Estado peruano y LAP luego de promulgarse el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC?..... | 53 |
| 5.6. ¿Era posible acudir a la vía contenciosa administrativa? En todo caso, ¿La demanda de amparo era la única vía judicial posible? | 56 |
| D. Sobre la subcontratación laboral llevada a cabo por Lima Airport Partners S.R.L. en servicios de seguridad | 62 |
| 5.7. ¿La contratación directa implica mayor control sobre información privilegiada, así como mayor especialización técnica frente a la subcontratación laboral? | 62 |
| VI. CONCLUSIONES | 65 |
| VII. BIBLIOGRAFÍA | 66 |
| VIII. ANEXOS | 70 |

I. INTRODUCCIÓN

En esta introducción se consideró relevante exponer sobre un tema transversal y permanente en el Expediente: la licitación pública; pues a raíz de ella, concretamente de un Contrato de Concesión y su conflicto con una norma reglamentaria, es que se esbozan los problemas jurídicos.

Para efectos de hacer ilustrativo tal introducción, se hará referencia a las categorías doctrinarias y no únicamente a las normativas, pues como indica Meilán Gil¹:

“ La necesidad de construir las categorías en Derecho Administrativo deriva de la materia administrativa que se resiste a la codificación conseguida de la civil. Una movilidad que procede la servidumbre respecto a la oportunidad y el apego a la política, de su naturaleza del Derecho que pretende realizarse. ”

Ello con especial atención a que el marco legal que regula a la licitación pública ha evolucionado significativamente, y consecuentemente las categorías jurídicas contenidas en ella, con lo cual es preferible un análisis doctrinario y normativo para comprender de mejor manera el espectro jurídico.

Ahora bien, de acuerdo con Fernández Ruíz², la licitación “tiene el propósito de determinar al co-contratante financiera, técnica y moralmente idóneo de la administración pública; en razón del precio y condiciones que ofrece en su propuesta en respuesta a una convocatoria o invitación formulada por la propia administración”.

Por su parte, autores como Comadira³ señalan a la licitación como “modo de selección de los contratistas de entes públicos en ejercicio de la función administrativa, por medio del cual éstos invitan, públicamente, a los posibles interesados para que, con arreglo a los pliegos de bases de y condiciones pertinentes, formulen propuestas de entre las cuales se seleccionará la más conveniente al interés público”.

De este modo, una primera idea es que la licitación pública es un mecanismo que emplea el Estado en busca de la participación del sector privado, la asociación con

¹ MEILÁN GIL, José Luis. Categorías Jurídicas en el Derecho Administrativo. Editorial lustel, año 2011, España. Pp. 29 – 31.

² FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. El Contrato Administrativo y la Licitación Pública. En Revista Derecho & Sociedad, Número 44, año 2015. P. 78.

³ COMADIRA, Julio Rodolfo. Licitación pública, nociones-principios-cuestiones. Segunda edición. Editorial Lexis Nexis, año 2006, Buenos Aires. P. 275.

éste para el cumplimiento de diversos fines públicos.

Éste no es un procedimiento automático sino que es el resultado de etapas preclusivas e independientes entre sí, conforme a Paz Winchez⁴ las etapas serían de la siguiente forma:

- Fase de actuaciones preparatorias: El conjunto de actos administrativos dirigidos a elaborar las bases y reglas para un concurso público de licitación.
- Fase selectiva o de selección: El conjunto de actos administrativos enfocados a convocar y seleccionar al proveedor con la mejor propuesta conforme a las bases y reglas del concurso público.
- Fase de ejecución contractual: El conjunto de actos administrativos realizados con la finalidad de suscribir un contrato, ejecutar las prestaciones pactadas y demás términos contractuales.

Una segunda idea sería que la licitación pública pasa por diversas etapas que implican una actuación particular del Estado, que a rasgos generales se ha mantenido bajo el mismo esquema, a pesar de los constantes cambios en cuanto las instituciones públicas a cargo, tal y como explica Maraví Sumar⁵:

“ Los procesos de promoción a la inversión privada han estado principalmente a cargo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) - antes COPRI- hasta la reciente aprobación de la nueva Ley Marco de Asociaciones Público Privadas (Ley de APPs) Decreto Legislativo N° 1012 modificada por el Decreto Legislativo N° 1016 y su Reglamento publicado con el Decreto Supremo N° 146-2008-EF (Reglamento de la Ley de APPs) que ha sumado otras entidades públicas como competentes como por ejemplo, los Ministerios” .

Mientras que una tercera y última idea sería que la licitación pública se aplica sobre diversas esferas jurídicas del Estado tales como los Servicios Públicos, la Infraestructura y los Recursos Naturales, tal y como se explicará en los acápite

⁴ PAZ WINCHEZ, Daniel Alexis. Aspectos Generales del contrato administrativo en el marco de la Ley de Contrataciones del Estado. En Revista Actualidad Jurídica, Tomo 304, año 2019. P. 195 y 196.

⁵ MARAVI SUMAR, Milagros. Procesos de selección regulados en el Perú para el otorgamiento de concesiones. Circulo de Derecho Administrativo. Lima, 2009.

venideros; para lo cual el Estado cuenta con diversas facultades constitucionales para involucrarse.

Estos conceptos básicos sobre la licitación pública serán suficiente para continuar trazando la línea de hechos y posteriores actuaciones judiciales, las cuales serán narradas a continuación.



II. ANTECEDENTES

1.1 Publicación de Bases consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Con fecha 21 de agosto del año 2000, se publicaron las bases del concurso público internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, bajo la modalidad de Licitación Pública Especial, cuyo ganador obtendría en concesión el aprovechamiento económico de los bienes del Aeropuerto, así como la obligación de realizar mejoras en éste.

A este concurso se presentó el consorcio conformado por las empresas Bechtel Enterprises International Limited, COSAPI S.A., y FRAPORT Ag Frankfurt Services Worldwide, las cuales tenían como rubro principal los alimentos, la ingeniería y construcción, y la seguridad respectivamente.

1.2. Obtención de la Buena Pro y suscripción de Contrato de Concesión

El día 15 de noviembre del año 2000, el consorcio obtuvo la buena pro del concurso de licitación motivo por el que se vieron en la obligación de constituir Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), con la finalidad de que sea ésta la que suscriba el correspondiente contrato de concesión a nombre del consorcio.

A entender de César Rubio Salcedo⁶, el otorgamiento de la buena pro es un acto administrativo constitutivo para los derechos de administración sobre el Servicio Público, Infraestructura o Recurso Natural por parte del Concesionario, el cual requiere para su materialización la suscripción de un Contrato de Concesión.

De este modo, el día 14 de febrero del año 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; siendo que entre las principales obligaciones del concesionario se encontraba el de garantizar la seguridad del Aeropuerto.

1.3. Suscripción del contrato de prestación de servicios con FORZA S.A.

⁶ RUBIO SALCEDO, César. El otorgamiento de la buena pro en las compras estatales, una especial referencia a la definición plasmada por el Tribunal de Contrataciones del Estado. En Revista Jurídica del Perú, Número 102, Año 2009. Pp. 111 - 126.

Con fecha 14 de mayo del año 2002, LAP suscribió un contrato de prestación de servicios con FORZA S.A. con la finalidad de que éste brinde el servicio de seguridad aeroportuaria dentro de las áreas administradas por LAP, para lo cual esta empresa se comprometía a cumplir los lineamientos y directrices que las Autoridades Administrativas en aeronáutica emitían.

Para tales efectos, LAP debía ejercer un rol de supervisión y control sobre el personal proporcionado por FORZA S.A. para efectos de cumplir con las disposiciones establecidas por la Dirección de Aeronáutica Civil.

Siendo relevante señalar LAP y FORZA S.A. suscribieron una adenda con la finalidad de extender el plazo de duración del contrato hasta el día 20 de mayo de 2006.

1.4. Se promulga la Ley de Seguridad de la Aviación Civil - Ley N° 28404

Con fecha 30 de noviembre de 2004, se promulgó la Ley N° 28404 a través de la que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) regula la seguridad de la aviación civil, y dispone la redacción, ejecución y cumplimiento de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

De este modo, tanto los operadores aeródromos públicos o privados se vieron en la obligación de adaptar a los nuevos lineamientos dispuestos por Ley, dentro de las que se encuentra el artículo 5° que dispone lo siguiente:

” Artículo 5°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional:

(...)

5.3. El operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad de la Aviación Civil. ”

1.5. Autoridad Administrativa emite pronunciamiento sobre el contrato de prestación de servicios suscrito entre LAP y FORZA S.A.

El día 08 de abril de 2005, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN) notifica a LAP con el Informe N° 004-05-GS-GAL-OSITRAN, así como del Acuerdo N° 630-165-05-CD-OSITRAN; en los cuales se indica que el contrato suscrito con FORZA S.A. no incumple disposición alguna del Contrato de Concesión.

1.6. Se publica en Reglamento de la Ley N° 28404

Con fecha 29 de enero de 2006, el MTC publica el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, aprobado por el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, el cual desarrolla las disposiciones de la citada Ley.

Entre ellas, el Reglamento desarrolla lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley mediante

su artículo 7°, estableciendo la siguiente restricción para los operadores de aeródromos públicos o privados:

“ Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

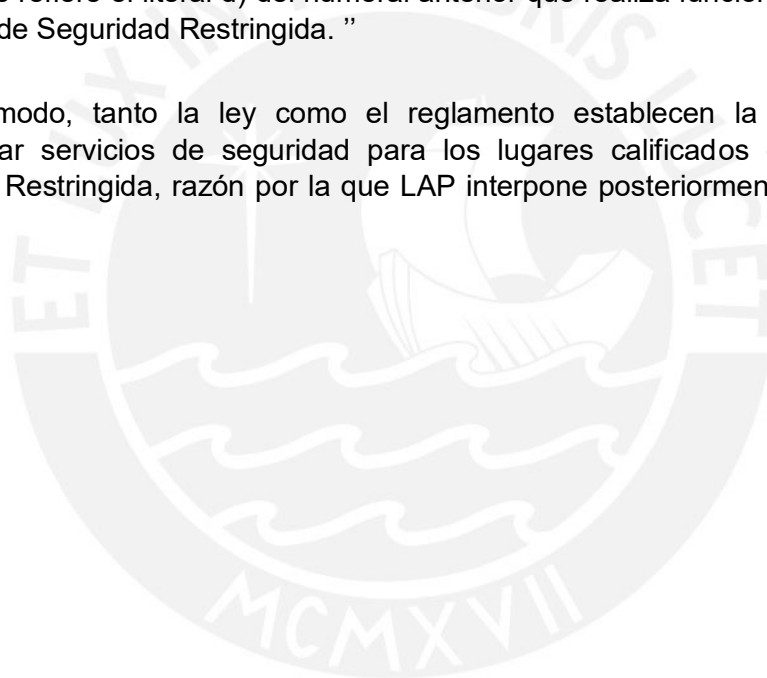
7.1. Corresponde al personal asignado a la Seguridad de la Aviación Civil del sector aeronáutico las siguientes denominaciones y funciones:
(...)

d) Oficial de Seguridad Aeroportuaria: Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.

(...)

7.2. El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida. ”

De este modo, tanto la ley como el reglamento establecen la prohibición de subcontratar servicios de seguridad para los lugares calificados como Zona de Seguridad Restringida, razón por la que LAP interpone posteriormente demanda de amparo.



III. HECHOS JUDICIALES RELEVANTES

3.1. Demanda de Amparo presentada por LAP

De acuerdo con el numeral 2 del artículo 200° de la Constitución Política de 1993, la acción de Amparo se constituye como una garantía constitucional:

“ (...) procedente contra el hecho u omisión, por parte de cualquier autoridad, funcionario o persona, que vulnera o amenaza los demás derechos reconocidos por la Constitución, con excepción de los señalados en el inciso siguiente.

No procede contra normas legales ni contra Resoluciones Judiciales emanadas de procedimiento regular”.

Siendo que éstas garantías constitucionales son resguardos que brinda la Constitución Política a favor de los ciudadanos con la finalidad de proteger sus derechos fundamentales, tal y como establece Landa Arroyo⁷.

Así pues, con fecha 25 de abril de 2006, LAP interpone demanda de amparo pretendiendo la reposición al estado de cosas anterior a la publicación del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, por medio de la inaplicación a su esfera jurídica de la citada norma pues afecta su derecho constitucional a la libertad de contratar.

La norma en cuestión prohibiría a los operadores del aeródromo subcontratar personal de seguridad que preste tales servicios dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

Esta demanda se interpone contra las siguientes entidades:

- I. El Poder Ejecutivo, mediante la Presidencia de la República y la Presidencia del Consejo de Ministros, que dictaron el Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.
- II. Procurador Público encargado de asuntos judiciales del Consejo de Ministros, en su calidad de defensor del Poder Ejecutivo.
- III. Procurador Público encargado de asuntos judiciales del Congreso de la República, en su calidad de defensor del Poder Legislativo.

Indica como causales de procedencia lo siguiente:

- Los hechos y el petitorio se encuentran vinculados al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado: El artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC prohíbe la posibilidad de subcontratar una empresa especializada en seguridad, lo cual afecta su derecho constitucional a la libertad de contratar.

⁷ LANDA ARROYO, César. El proceso de Amparo en América Latina. En Revista Ius Et Veritas, número 41, año 2010. pp. 112 – 126.

- No existe otra vía igualmente satisfactoria para la pretensión invocada: La pretensión de la demanda carece de naturaleza patrimonial para ser amparada por un Juez Civil, y no busca el resguardo de la sociedad que tutela un Juez Penal.
- El agravio al derecho constitucional es vigente: La prohibición contenida en la norma en cuestión no requiere ser materializada mediante actuación de la Autoridad Administrativa o Judicial, por tal razón desde su entrada en vigencia se viene generando la afectación al derecho a la libertad de contratar.
- No ha vencido el plazo para interponer el amparo: La demanda de amparo se presentó dentro de los plazos establecidos en Ley.

Establece como fundamento de hecho de la demanda que la prohibición contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC no se encuentra estipulado dentro del Contrato de Concesión, que a razón de ello sub contrató a la empresa especializada en seguridad FORZA S.A. y que ahora debido a la prohibición se encontraría imposibilitada de volver a contratarla.

Mientras que como fundamento de derecho señala que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es una norma autoaplicativa, que desde su entrada en vigencia surte efecto la prohibición de subcontratar personal de seguridad en zona restringida, y que por tanto se vulnera automáticamente su derecho constitucional a la libertad de contratar.

Para tales efectos, señala que la libertad de contratación sólo cuenta con dos restricciones, que el objeto del contrato sea lícito, y que la contratación no contravenga leyes de orden público; siendo que para este caso no se han infringido ninguna de las dos restricciones.

Aunado a ello, establece que la restricción contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC constituye una limitación arbitraria pues no se ha acreditado el Interés Público bajo el cual se fundamenta la norma en cuestión, por tanto ésta no cumple con el principio de razonabilidad por el que todo legislador debería emitir normas.

Refiere que la norma en cuestión equipara erróneamente el concepto de seguridad en la aviación civil con el de defensa nacional, en tanto la Ley que reglamenta el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC señala que los aeródromos son considerados instalaciones estratégicas dentro del Sistema de Defensa Nacional.

Así pues, señala que la regulación del Estado en casos de defensa nacional es distinta cuando regula sobre la seguridad en la aviación civil, en el primer caso se salvaguarda la seguridad nacional, mientras que en el segundo se procura proteger la vida e integridad de las personas.

De este modo, concluye que la prohibición contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC constituye una medida desproporcionada, pues para el caso de la seguridad en la aviación civil el Estado dicta aspectos centrales mas ello no implica establecer limitaciones y/o prohibiciones que puedan terminar desnaturalizando la acción de quienes operan y explotan los aeródromos.

Por último, indica que la prohibición de subcontratar y exigir que los operadores de aeródromos realicen contratación directa de personal de seguridad, no garantiza mayores estándares de calidad, ni genera modifica el grado de responsabilidad que tiene la concesionaria frente a los servicios de seguridad.

3.2. Resolución N° 01 emitido por el 34vo Juzgado Civil

El 34vo Juzgado Civil indica que no existen actos administrativos generados en contra de LAP a razón del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, motivo por el que concluye que se trata de un cuestionamiento constitucional en abstracto a la norma, más aún, indica que la demanda carece de sustento constitucional directo, pues los hechos y la afectación invocada no guardan relación con el derecho constitucional invocado (derecho a libertad de contratar); de este modo resuelve declarar **IMPROCEDENTE** la demanda de amparo.

3.3. Recurso de apelación interpuesto por LAP

El día 25 de mayo de 2006, LAP interpone recurso de apelación contra la Resolución N° 1 teniendo como pretensión principal la nulidad de ésta por falta de motivación, y como pretensión subordinada que se revoque la referida resolución y se declare admisible la demanda.

Para efectos de la pretensión nulificante, indica que el 34vo Juzgado Civil no realizó la subsunción de hechos a la norma jurídica, únicamente mencionó los dispositivos normativos bajo los que supuestamente el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC no sería una norma autoaplicativa, razón por la que alega que se ha afectado su derecho al debido proceso.

Mientras que para la pretensión revocatoria, señala que el juzgado comete dos errores:

- a) Los hechos y la afectación consignados en la demanda de amparo se encuentran dentro del marco de protección al derecho a la libertad de contratar, pues la prohibición contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC imposibilita a LAP contratar una empresa especializada para brindar servicio de seguridad.
- b) La demanda de amparo interpuesta no tiene por finalidad cuestionar la constitucionalidad del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, sino pretender la inaplicación de la referida norma.

3.4. Resolución N° 07 emitido por la Quinta Sala Civil

El Superior Jerárquico advierte que en la demanda de amparo se consigna como derecho constitucional vulnerado la libertad de contratación, el cual guarda estrecha relación con la pretensión y los hechos invocados; del mismo modo, precisa que la materia del proceso será determinar: (a) el carácter autoaplicativo de la norma cuya inaplicación se pretende, y (b) la afectación al derecho constitucional a la libertad de contratar.

Así pues, resuelve declarar **NULA** la Resolución N° 1, y dispone que el inferior jerárquico emita nueva resolución en atención a los argumentos expuestos.

3.5. Resolución N° 04 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Advirtiendo lo dispuesto por la Quinta Sala Civil, el inferior jerárquico indica que la demanda interpuesta cumple con los requisitos de procedencia, por tanto la declara **ADMITIDA**; de este modo, se corre traslado de la demanda a la Presidencia de la República representado por la Presidencia del Consejo de Ministros, al Procurador del Consejo de Ministros y al Procurador del Congreso de la República.

3.6. Contestación de demanda presentada por la Presidencia del Consejo de Ministros

Con fecha 11 de julio de 2007, la Presidencia del Consejo de Ministros deduce excepción por ambigüedad y oscuridad en las pretensiones de la demanda, pues indica que ésta es oscura en tanto no señala cuál **es la intención detrás de anular el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.** Asimismo, refiere que **es ambigua debido a que no existe conexión entre la demanda y el petitorio invocado.**

Del mismo modo, invoca **excepción por falta de legitimidad para obrar** en tanto refiere que la Presidencia del Consejo de Ministros no es parte de la relación jurídico material, en todo caso, la entidad competente sería el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pues ellos brindaron el refrendo a la norma cuya inaplicación se pretende.

3.7. Solicitud de incorporación del MTC al litis presentado por LAP

Mediante escrito de fecha 05 de setiembre de 2007, LAP solicita al Juzgado que se integre como litisconsorte necesario al MTC, en tanto es el órgano público de competencia sectorial que supervisa el cumplimiento de lo establecido en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, y cualquier decisión que se adopte en el proceso podría afectarlo de manera directa.

3.8. Denuncia Civil presentada por la Presidencia del Consejo de Ministros

La Presidencia del Consejo de Ministros interpone denuncia civil contra el MTC en atención a que la demanda interpuesta versa sobre un Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que suscribió con LAP, y por tanto éste debe responder ante cualquier controversia que pueda suscitarse al respecto.

3.9. Contestación de demanda presentada por el Congreso de la República

Con fecha 18 de setiembre de 2007, el Congreso de la República formula excepción por falta de legitimidad para obrar pues no existe correspondencia entre las partes que actúan el proceso judicial y las que la ley habilita para pretender o contradecir la materia sub litis, en todo caso, el Congreso de la República no ha promulgado la norma cuya inaplicación se pretende ser inaplicada.

En ese sentido, manifiesta que el MTC debería ser el que responda por las pretensiones consignadas en la demanda de amparo de LAP, en tanto la aprobación del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC tuvo el refrendo de dicha entidad.

3.10. Resolución N° 18 emitido por el 34vo Juzgado Civil

El Juzgado, luego de analizar los escritos de contestación de demanda y la solicitud de incorporación del MTC al proceso presentado por LAP, considera que la decisión que se adopte luego del proceso podría afectar al MTC, por lo que resuelve declarar **FUNDADA** la denuncia civil formulada por Presidencia del Consejo de Ministros, de este modo se corre traslado al MTC para que haga ejercicio de su derecho a la defensa.

3.11. Contestación de demanda presentada por el MTC

Con fecha 15 de noviembre de 2007, el MTC contesta la demanda indicando que el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC fue expedido en concordancia con el Convenio de Chicago y las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Al respecto, indica que el Convenio de Chicago regula aspectos sobre la seguridad y protección de la aviación civil contra Actos de Interferencia Ilícita, es decir, dictamina pautas para prevenir cualquier acto que, siendo ajeno a la actividad aeronáutica, sean susceptibles de generar un posible riesgo, tales como secuestros, bombas, entre otros. Siendo que la demandante confunde este concepto con el de seguridad operacional de las actividades aéreas.

Señala que en atención a este Convenio, el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC busca contribuir a la seguridad y protección de la aviación civil, por lo que establece la restricción de sub contratar personal de seguridad sobre la Zona de Seguridad Restringida, punto neurálgico en el que se procede a realizar inspección de los pasajeros y los bienes que portan, con la finalidad de evitar tragedias.

De otro lado, señala que la cuestionada prohibición ya se encontraba contenida dentro del Contrato de Concesión suscrito con LAP, pues en ella se advierte que las actividades principales no pueden ser materia de subcontratación, entre las que se encuentra el servicio de seguridad.

Aunado a ello, sostiene que la subcontratación de terceras empresas es inadecuado a los Intereses del Estado, pues se pierde la calidad de los servicios, así como la

responsabilidad y compromiso vinculados a ello.

Así pues, la subcontratación de esta actividad principal (servicio de seguridad dentro de la Zona de Seguridad Restringida) abre la posibilidad de filtrado de información y falta de especialización, debido a que tal formato de contratación genera una alta tasa de rotación de trabajadores y con ello también el know-how transmitido en las capacitaciones.

El MTC comenta que LAP fue materia de auditoría en el mes de abril del año 2006, advirtiéndose una serie de deficiencias en cuanto al servicio de seguridad del cual se encuentra a cargo por el Contrato de Concesión, entre las que figura no brindar cursos de seguridad, programas de instrucción defectuosos, entre otros.

Asimismo, indica que la restricción establecida en el Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es razonable en tanto busca contribuir a un mejor servicio de seguridad por medio de reducir la exposición de información privilegiada a razón de una alta tasa de rotación de trabajadores que implica la subcontratación; y es proporcional en tanto supera el respectivo test.

Respecto al test de proporcionalidad aplicado a la prohibición de subcontratar personal de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida, indica que la restricción supera el subtest de idoneidad, en tanto cumple su finalidad que es contribuir a un mejor servicio de seguridad; el subtest de necesidad, por cuanto no existía medida menos gravosa, después de todo tal restricción se encuentra contemplada dentro del Contrato de Concesión suscrito entre el MTC y LAP; y el subtest de proporcionalidad en sentido estricto, la restricción no afecta derecho constitucional alguno.

Afirma que la demandante no ve afectado su derecho a la libertad de contratación, la restricción se encuentra contenida dentro del Contrato de Concesión, incluso sostiene que se estaría generando incumplimiento del Contrato al pretender subcontratar un servicio que figura como principal.

Por último, indica que la demanda debe ser declarada infundada pues el petitorio en cuestión fue expuesto por FORZA S.A. en otra demanda de amparo el mismo año que se presentó la demanda de amparo interpuesta por LAP, y que fue declarada infundada en atención a que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es una norma heteroaplicativa.

3.12. Resolución N° 28 emitido por el 34vo Juzgado Civil

El Juzgado se pronuncia sobre las excepciones interpuestas por la el Procurador Público encargado de los asuntos judiciales Presidencia del Consejo de Ministros y el Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Congreso de la República, de este modo indica lo siguiente:

- a) Sobre la Excepción de Oscuridad o Ambigüedad en el modo de proponer la

demanda, presentada por la Presidencia del Consejo de Ministros: indica que se puede desprender de la demanda que LAP pretende la inaplicación del artículo 7 del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, razón por la que la declara **INFUNDADA**.

- b) Sobre la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar, presentada por la Presidencia del Consejo de Ministros: señala que en el presente proceso sólo puede formar parte aquellos que han estado involucrados en la expedición del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, siendo que la Presidencia del Consejo de Ministros no tuvo injerencia en tal norma, resuelve declarar **FUNDADA** la excepción.
- c) Sobre la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar, presentada por el Congreso de la República: establece que si bien estuvieron involucrados con la promulgación de la Ley bajo la cual se ha emitido el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 07-2006-MTC, el refrendo de la norma sub litis lo realizó el MTC, razón por la que declara la excepción **FUNDADA**.

Asimismo, declara al MTC como litisconsorte necesario en atención a que la Denuncia Civil formulada por la Presidencia del Consejo de Ministros que fue declarada fundada, por lo que las partes del proceso son LAP y el MTC, con lo cual el proceso se declara **SANEADO**.

3.13. Resolución N° 34 - Sentencia emitida por el 34vo Juzgado Civil

El Juzgado determina que el artículo 7 del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es una norma heteroaplicativa y no autoaplicativa, pues requiere del desarrollo de actos posteriores para materializar sus efectos.

De este modo, indica que LAP no se ha visto afectada por la publicación de la norma cuya inaplicación se pretende, en atención a que no se han acreditado los referidos actos posteriores; del mismo modo, indica que la referida norma no ha sido declarada inconstitucional por lo que mantiene su vigencia legal y efectos jurídicos en aplicación del principio de legalidad de las normas jurídicas.

En atención a los argumentos anteriormente expuestos, el Juzgado declara **IMPROCEDENTE** la demanda de amparo interpuesta por LAP.

3.14. Recurso de apelación interpuesto por LAP

Con fecha 20 de enero del año 2009, LAP interpone recurso de apelación contra la sentencia contenida en la Resolución N° 34.

Solicita como pretensión impugnatoria principal que el superior jerárquico revoque la referida sentencia, y declare fundada la demanda. Del mismo modo, como pretensión impugnatoria subordinada solicita que se declare nula la sentencia en cuestión, y se ordene al inferior jerárquico emitir una nueva.

Para efectos de la pretensión principal, argumenta que las normas prohibitivas son autoaplicativas pues no requieren ser desarrolladas por otro tipo de norma para que se materialice sus efectos jurídicos, éstas llevan incorporadas un principio de ejecución.

Mientras que para efectos de su pretensión subordinada, alega que la sentencia cuestionada no cuenta con motivación suficiente, pues no se desprende razonamiento lógico bajo el cual ha aplicado la subsunción de norma; del mismo modo, adolece de motivación aparente pues el inferior jerárquico cita normas que carecen de pertinencia para efectos de justificar su resolución, esto es, argumentar por qué el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es una norma heteroaplicativa.

3.15. Resolución N° 05 emitido por la Quinta Sala Civil

Una vez elevada el escrito de apelación, el Superior Jerárquico determina que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC es autoaplicativo en tanto despliega efectos normativos de manera directa sin la necesidad de actos posteriores.

Del mismo modo, señala que no se ha podido corroborar cuáles son las operaciones principales que el Operador Principal debe realizar directamente, razón por la que no puede determinar si la restricción de sub contratar personal de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida se ha consignado a nivel del Contrato de Concesión.

En ese sentido, resuelve declarar **NULA** la sentencia expedida por el 34vo Juzgado Civil y requiere al 31er Juzgado Civil emitir nueva sentencia tomando en cuenta lo señalado.

3.16. Resolución N° 39 - Sentencia emitida por el 31er Juzgado Civil

Luego de lo dispuesto por el superior jerárquico, el Juzgado emite nuevo fallo en el que señala que no cabe cuestionamiento sobre la constitucionalidad de una norma mediante demanda de amparo.

Indica que la norma cuya inaplicación se pretende busca asegurar la aeronavegación por tratarse de una actividad principal dentro de los aeródromos, actividad que por lo general son los propios Estados los que se encargan de garantizar, y que a razón de ello fue expedida bajo cumplimiento de la función supervisora y correctiva del Estado.

Asimismo, señala que no se ha acreditado vulneración al derecho constitucional a la libertad de contratar, pues LAP se encuentra obligada a tener que acatar las disposiciones que el Estado dictamine.

De este modo, declara **INFUNDADA** la demanda de amparo presentada por LAP.

3.17. Recurso de apelación interpuesto por LAP

Con fecha 16 de agosto de 2010, LAP interpone recurso de apelación contra la

sentencia emitida por el 31er Juzgado Civil.

Como pretensión impugnatoria principal solicita que se revoque la sentencia, y que se declare fundada la demanda en todos sus extremos; mientras que como pretensión impugnatoria subordinada solicita que se analice la validez de la sentencia y se proceda a declararla nula por vicio de motivación aparente.

Para efectos de la pretensión impugnatoria principal, señala que existe afectación a la libertad de contratar en tanto el Contrato de Concesión no estipulaba restricción alguna para subcontratar terceras empresas, además tal tipo de contratación no persigue un fin ilícito, y no existen razones de orden público que justifiquen la restricción contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.

Del mismo modo, enfatiza que no solicita la declaración de inconstitucionalidad de la norma que pretende ser inaplicada, sino el control difuso de la misma para su caso concreto en tanto se afecta la libertad de contratación.

Aunado a ello, señala que el Juzgado debió analizar si la norma autoaplicativa afectaba o no su derecho a la libertad de contratar, no únicamente analizar la naturaleza de ésta, pues la estancia probatoria vinculada a la admisibilidad ya ha sido superada.

Sostiene que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC no puede establecer una política general en base a una disposición contractual específica, únicamente esto corresponde al Contrato de Concesión celebrado entre LAP y el Estado peruano.

Por otro lado, manifiesta que la contratación directa de personal no es la única forma de contratación que establece responsabilidades jurídicas, pues ésta también se establece en el contrato suscrito entre LAP y FORZA S.A.

Precisa que LAP como concesionaria del aeropuerto, cuenta como Operador Principal a la empresa FRAPORT, parte del consorcio que obtuvo la buena pro, la cual maneja el know-how sobre el servicio de seguridad, y de hecho, es el responsable de ejecutarla en la concesión mediante la empresa FORZA S.A.

Expresa que OSITRAN realizó una interpretación del Contrato de Concesión el día 08 de abril de 2005, en el que ha admitido que la subcontratación de empresas de seguridad es viable en tanto se cumplan con los lineamientos y condicionamientos establecidos en las Bases de la Licitación Pública y en el Contrato de Concesión.

Además, señala que la sentencia no fundamenta en qué medida la prohibición de subcontratar servicios especializados de seguridad constituye un acto de ejecución del Convenio de Chicago conforme ha señalado el MTC en su escrito de contestación de demanda.

Asimismo, la restricción no garantiza una mejor prestación en el servicio de seguridad, al contrario, lo perjudica pues LAP tiene como fin social la administración y no el desarrollo de actividades de seguridad; en todo caso, se deseaba un mejor servicio se

hubiese optado por desplegar mayores labores de control sobre las empresas contratadas.

De este modo, señala que la prohibición en cuestión también constituye una limitación irrazonable, una intervención innecesaria por parte del Estado, más aún cuando configura una clara alteración de los términos pactados en el Contrato de Concesión.

Por último, para efectos de su pretensión impugnatoria subordinada, sostiene que el Juzgado incurre en vicio de motivación por cuanto:

- a) La sentencia materia de apelación sólo argumenta sobre el fondo del asunto en dos considerandos.
- b) No se consignan las disposiciones del Convenio de Chicago bajo las que se expide el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.
- c) El Juzgado no señala bajo qué criterio se realiza una ponderación entre el derecho a la vida y la libertad contractual.
- d) No justifica en qué medida la función correctiva y reguladora del Estado habilitan la potestad de emitir prohibiciones como la contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.

3.18. Resolución N° 09 - Sentencia emitido por la Quinta Sala Civil

El Superior Jerárquico resuelve la apelación señalando que la discusión de fondo, esto es, que la vigencia de la norma cuestionada altere el contenido del Contrato de Concesión, es un tema ajeno a la tutela que ampara la demanda de amparo, y que tal controversia podría ser resuelta en la sede contenciosa administrativa.

Por tal razón, revoca la sentencia emitida por el inferior jerárquico y reformándola la declara **IMPROCEDENTE**.

3.19. Recurso de Agravio Constitucional interpuesto por LAP

Con fecha 09 de junio del año 2011, LAP interpone Recurso de Agravio Constitucional alegando que la Quinta Sala Civil pretendiendo que el Tribunal Constitucional declare nula la Resolución N° 09, emita un pronunciamiento de fondo sobre la controversia, revoque la Resolución y declare fundada la pretensión alegada en esa instancia.

Sostiene que la Sala ha expedido sentencia en base a una interpretación incorrecta del objeto de la demanda, emitiendo pronunciamiento sobre cuestiones que no guardan relación con el proceso.

En ese sentido, indica que la sentencia sufre de motivación sustancial incongruente

pues la Sala no debió pronunciarse sobre la procedencia o improcedencia de la demanda, esto no era materia de cuestionamiento en la sentencia expedida por el Inferior Jerárquico, sino los fundamentos por los cuales fue declarada infundada la demanda de amparo.

Señala además que el cuestionamiento de la sentencia del 34vo Juzgado Civil reside en la aplicación o no del artículo 7 del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC al contrato de Concesión suscrito por LAP, el cual no ha recibido análisis alguno.

Del mismo modo, sostiene que el cuestionamiento a la validez de la sentencia de primera instancia no ha sido decidido, sin existir pronunciamiento al respecto, por lo que solicitan al Tribunal Constitucional emitir resolución correspondiente.

Así pues, LAP sostiene que la sentencia expedida por la Quinta Sala adolece de motivación aparente en tanto no justifica por qué no se debería analizar la intangibilidad de un Contrato de Concesión, únicamente señala que la materia sub litis es ajena a la demanda de amparo; peor aún, no argumenta por qué la vía contenciosa administrativa sería la idónea para efectos de resolver sus pretensiones, cuando por esta vía no se puede solicitar la inaplicación de una norma como es el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.

Aunado a lo expuesto, indica que la Sala ha centrado el análisis en función al reconocimiento de una situación jurídica proveniente del Contrato de Concesión, esto es, si el Contrato de Concesión admite la subcontratación de personal de seguridad para la Zona de Seguridad Restringida, cuando en realidad LAP pretendía la inaplicación de una norma mediante el control difuso de constitucionalidad por afectar directamente su derecho constitucional a la libertad de contratar.

Por último, sostiene que la restricción contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC no supera el test de proporcionalidad en atención a lo siguiente:

- i. Sobre el subprincipio de idoneidad o adecuación: No se logra el fin perseguido en tanto la limitación contractual no asegura que la contratación directa garantice un mejor servicio de seguridad, peor aún, se restringe innecesariamente la posibilidad de contratar empresas especializadas para tal fin.
- ii. Sobre el subprincipio de necesidad: Existían medidas menos gravosas como requerir a LAP un mayor control sobre las empresas sub contratadas para prestar servicios de seguridad.
- iii. Sobre el subprincipio de proporcionalidad: En tanto la medida no es idónea, deja de ser proporcional respecto a los efectos jurídicos negativos que ocasiona, en este caso, la prohibición de subcontratar no sólo afecta la libertad de contratar, sino que también al implicar mayores gastos para las capacitaciones se afectaría el derecho a la propiedad de LAP.

3.20. Sentencia emitida por el Tribunal Constitucional

El Tribunal Constitucional señala que las normas que contienen restricciones son autoaplicativas, no requieren de mayor actuación para que sean acatadas, razón por la que era admisible demanda de amparo contra el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC.

Indica que dentro del Contrato de Concesión se estableció a LAP como Concesionaria, mientras que a la empresa FRAPORT como Operador Principal, siendo que existe una vinculación entre ambos y responden solidariamente frente a cualquier responsabilidad que se genere.

Así pues, FRAPORT era el encargado de que la contratación de personal de seguridad se realice conforme a los parámetros establecidos en las Bases de la Licitación, el Contrato de Concesión y demás dispositivos normativos que regulen la seguridad en la aviación civil; pudiendo para ello, subcontratar una empresa especializada en seguridad como es el caso de FORZA S.A.

Ahora bien, la norma cuya inaplicación se pretende estipula una condición para la ejecución del Contrato de Concesión que al momento de ser formulado y suscrito, no había sido contemplado.

Aunado a ello, señala que la prohibición de subcontratar oficiales de seguridad aeroportuaria en la Zona de Seguridad Restringida es arbitraria, en tanto existen diversos tipos de oficiales de seguridad que también se encuentran a cargo de zonas neurálgicas del aeródromo, pero cuya contratación no se ha visto restringida.

Más aún, la contratación directa de personal no garantiza una mejor prestación de servicios de seguridad, no existe relación de causalidad alguna, en sentido contrario, una empresa especializada en tal servicio es una garantía más óptima para tal fin, por lo que carece de fundamento la subsistencia de la prohibición.

Por último, el Tribunal Constitucional señala que la referida norma no supera el Test de Proporcionalidad conforme a lo siguientes criterios:

- a) Sub test de idoneidad: De acuerdo con el MTC, la norma cuestionada tiene por finalidad contribuir a un sistema de seguridad que garantice que no se susciten actuaciones ilícitas, tales como secuestros, bombas, entre otros.

De acuerdo con ello, no se colige cómo es posible que la prohibición de subcontratar un tipo de agente de seguridad, y no todos, puede llevar a tal finalidad; razón por la que la medida no es idónea.

- b) Sub test de necesidad: Para el Tribunal Constitucional, existían medidas menos gravosas que podían garantizar el fin que en teoría buscaba la norma, a modo de ejemplo, se podía solicitar mayor control o supervisión de las empresas de seguridad sub contratadas mediante la Autoridad Administrativa Competente, tal

y como es el caso de la Dirección General de Aeronáutica Civil; por consiguiente, la medida no supera el sub test de necesidad.

Por los fundamentos anteriormente expuestos, el Tribunal Constitucional declara **FUNDADO** el Recurso de Agravio Constitucional presentado por LAP, habiéndose acreditado la afectación del derecho a la libertad contractual, aplicándose control difuso del artículo 7.2 del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC y el artículo 5.3 de la Ley N° 28404.



IV. PROBLEMAS JURÍDICOS

Los principales problemas jurídicos que se advierten del Expediente son los siguientes:

- A. Sobre el artículo 5° de la Ley de seguridad de aviación civil y el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC
 - 4.1. ¿Cuáles son los efectos jurídicos del artículo 5° de la Ley N° 28404 y del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC en función a LAP?
 - 4.2. ¿El artículo 5° de la Ley N° 28404 y 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC cumple con los parámetros constitucionales establecidos para normas de su naturaleza jurídica?
- B. Sobre el Contrato de Concesión
 - 4.3. ¿El artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC modifica los términos del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado peruano y LAP?
 - 4.4. De ser así, ¿El Estado se encontraba facultado de modificar unilateralmente el Contrato de Concesión suscrito con LAP?
- C. Sobre la vía procesal
 - 4.5. ¿Qué derechos se encontraban en conflicto entre el Estado peruano y LAP luego de promulgarse el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC?
 - 4.6. ¿Era posible acudir a la vía contenciosa administrativa? En todo caso, ¿La demanda de amparo era la única vía judicial posible?
- D. Sobre la subcontratación laboral
 - 4.7. ¿La contratación directa implica mayor control sobre información privilegiada, así como mayor especialización técnica frente a la subcontratación laboral?

V. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS

A. Sobre el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC

- 5.1. ¿Cuáles son los efectos jurídicos del artículo 5° de la Ley N° 28404 y del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC en función a LAP?

5.1.1. Objeto y alcances del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC

La Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil, tiene por finalidad modernizar las instituciones que se emplean para normar la aviación civil⁸, lo cual se realizó en el marco de la signatura del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de nuestro país.

Para cumplir su finalidad, no sólo dispuso una serie de conceptos claves, así como prohibiciones, sino también esclareció el grado de responsabilidad por parte de las instituciones del Estado, así como del sector privado que se encontraba inmerso en la aviación civil.

De forma puntual y pertinente para efectos del presente informe, la norma en cuestión dispuso una prohibición contemplada en el numeral 3 de su artículo 5° que establece lo siguiente:

“ Artículo 5.- De la seguridad aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

(...)

5.3 El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil” (el subrayado y resaltado son propios).

Siendo que en su Tercera Disposición Complementaria contenía un mandato para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamente la ley en un plazo de noventa (90) días como máximo después de promulgada, tiempo que fue excedido de sobremanera pues el reglamento fue promulgado un (01) año y dos (meses) posteriores a la promulgación.

Del mismo modo, su Cuarta Disposición Complementaria ordenó al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, también en un plazo de noventa (90)

⁸ Diario de debates de las primera legislatura ordinaria de 2004, Tomo III, p. 1970 – 1971.

días, adecuar las competencias en materia de seguridad de la aviación civil de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.).

Sin perjuicio de ello, el Poder Ejecutivo dispuso lo siguiente con relación a la prohibición contenida en la ley:

“ Artículo 7.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

7.1 Corresponde al personal asignado a la Seguridad de la Aviación Civil del sector aeronáutico las siguientes denominaciones y funciones:

(...)

d. **Oficial de Seguridad Aeroportuaria:** Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.

(...)

7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida”.

Como se puede advertir, la norma en cuestión establece la prohibición expresa de subcontratar a los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria que realizan funciones dentro de la “**Zona de Seguridad Restringida**”, la cual se define como: “Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, cuyo acceso está controlado para garantizar la Seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas comprenden, entre otras, las áreas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves, los depósitos de carga, y los centros de correo” (literal b del numeral 1° del artículo 2° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC).

En ese sentido, podemos advertir de lo anterior que no se proscribe la subcontratación del servicio de seguridad, sino únicamente a una categoría de trabajador en concreto: el Oficial de Seguridad Aeroportuaria, y siempre y cuando éste realice funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

Para efectos de ilustrar la prohibición, ésta aplicaría por ejemplo sobre las zonas señaladas por los cursores negros que figuran en la siguiente imagen adjunta, la cual fue extraída del portal web de Lima Airport Partners (LAP)⁹:

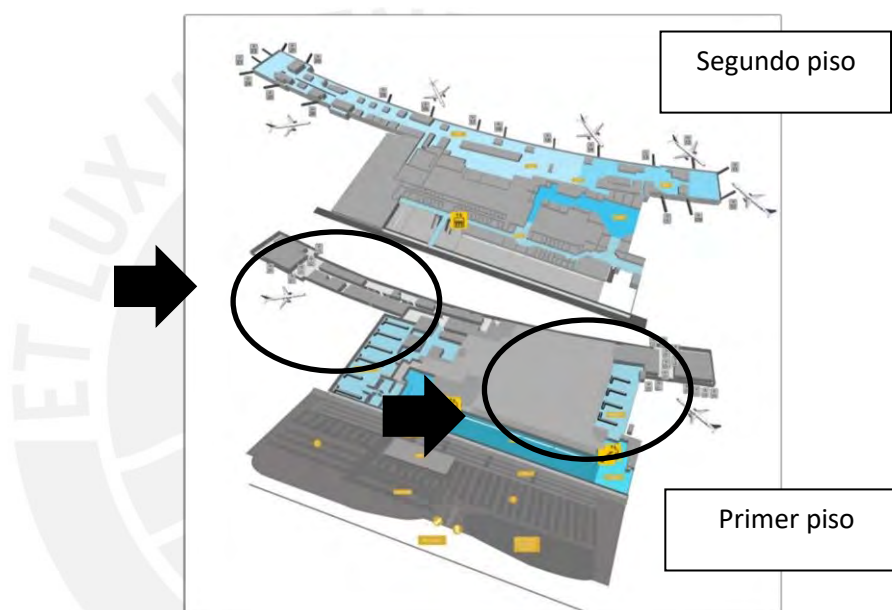


Imagen 1 – Mapa general del Aeropuerto Jorge Chávez

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.1.1

A modo de conclusión, podemos advertir dos cuestiones sobre el artículo 5° de la Ley N° 284040 y el artículo 7° del Decreto Supremo 07-2006-MTC:

- a) Tienen por finalidad regular la aviación civil mediante la modernización de una serie de parámetros e instituciones conforme a compromisos internacionales suscritos por el Estado peruano.

⁹ Imagen extraída del portal web de Lima Airport Partners (LAP) https://www.lima-airport.com/desktop/mapa/index_esp.html. Consulta realizada el día 04 de diciembre de 2019.

- b) Si bien la prohibición establecida en el artículo 5° de la Ley N° 28404 sobre la subcontratación del servicio seguridad es absoluta, mediante su Reglamento tal prohibición es limitada sólo a los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria que realizan funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

5.1.2. Sobre el Derecho Administrativo Económico y sus fuentes

Como puede advertirse del anterior acápite, la norma en cuestión tiene por finalidad regular la conducta de agentes vinculados a la aviación civil, esta clase de normas son la exteriorización de una facultad del Estado denominada poder de Policía, el cual constituye objeto de estudio del Derecho Administrativo Económico, rama del derecho dedicada, entre otros campos de investigación, a estudiar el comportamiento del Estado dentro del mercado.

Ahora bien, para efectos de entender tal facultad, es necesario explicar previamente el rol del Estado en materia económica, el cual se encuentra reconocido en el artículo 58° de la Constitución Política de 1993 y que establece una Economía Social de Mercado¹⁰.

De acuerdo con Joseph Stiglitz¹¹, esta clase de modelos económicos se sustentan en fallas innatas al mercado, frente a las que se reconoce a la iniciativa económica privada un rol protagónico dirigido a reducirla, y a su se reconoce la intervención del Estado en el mercado al amparo de derechos fundamentales tales como seguridad, educación, salud, infraestructura, entre otros.

Tal es así que realizando una lectura sistemática con el artículo 59° de la Constitución Política, se interpreta que el Estado regula en función a lo social, para proteger bienes públicos; y en lo económico para corregir fallas del mercado que afectan su desarrollo.

¹⁰ HUAPAYA TAPIA, Ramón. Notas sobre el Concepto Jurídico del Servicio Público en nuestro Ordenamiento Legal. En Revista Derecho & Sociedad, Número N° 36, año 2011. Pp. 96 y 97.

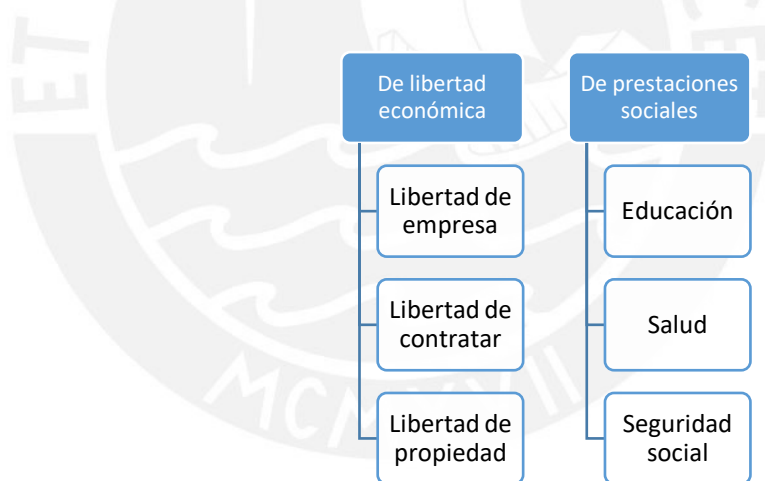
¹¹ STIGLITZ, Joseph. Regulación y Fallas. En Revista de Economía Institucional, Volumen N° 12, Número N° 23. Pp. 13 – 16.

Dicho de otro modo, el Estado cuenta con una actuación subsidiaria¹² frente al desarrollo y ejercicio de los denominados derechos fundamentales económicos, los cuales se encuentran constituidos por una serie de libertades económicas y prestaciones sociales.

De acuerdo con nuestro Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente N° STC 0008-2003-AI, el principio de subsidiaridad indica que:

“ Las acciones del Estado deben estar vinculadas al fomento, estimulación, coordinación, complementación, integración o sustitución, en vía supletoria, complementaria o de reemplazo, de la libre iniciativa privada. La subsidiaridad se manifiesta como el acto accesorio o de perfeccionamiento en materia económica, que se justifica por la inacción o defección de la iniciativa privada” (Fundamento Jurídico N° 23).

Así pues, de acuerdo con nuestra Constitución Política, los derechos fundamentales económicos se configuran de la siguiente forma¹³:



En cuanto a los derechos fundamentales de libertad económica, el Estado dispone el marco jurídico bajo el cual deben ser ejercidas, esto es, control sobre ellas, persuasión del Estado a través de autoridades públicas para lograr protección de intereses públicos o valores y límites constitucionales.

¹² KRESALIA, Baldo, El principio de subsidiaridad en materia económica. En Análisis de las Constituciones peruanas de 1979 y 1993, Palestra, Lima, 2010. P. 159.

¹³ Esquema de creación propia, base bibliográfica: KRESALJA ROSELLÓ, Baldo Juan José. ¿Estado o Mercado?, el principio de subsidiaridad en la Constitución peruana. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, año 2015, Lima.

Así pues, la libertad de empresa con su respectivo núcleo duro (acceso al mercado, libertad de organización y salida del mercado), se encuentran sujetos a regulaciones que buscan, por ejemplo, promover la iniciativa privada mediante el impedimento de monopolios o fomentar el desarrollo de un determinado sector económico mediante beneficios tributarios.

Por su lado, la libertad de contratar y su núcleo duro (elegir la contraparte del parte del contrato, y el contenido de ésta), en cuanto a la restricción de contratar con determinados grupos de empresa para evitar el surgimiento de carteles.

Mientras que para el caso de libertad de propiedad y su núcleo duro (disposición, uso y goce de bienes), existe hasta tres niveles de intervención (delimitación, limitación y sacrificio).

No obstante lo expuesto, diversos autores señalan que el Estado no sólo protege y garantiza los derechos fundamentales económicos, sino que también se encontraría en la obligación de promoverlos.

Así pues, autores como Esteve Pardo¹⁴, califican a esa función como actividad de fomento, la cual se materializa mediante diversas actuaciones estatales tales como exoneración de impuestos, otorgamiento de bonos económicos, entre otros.

Ahora bien, conforme al autor anteriormente citado, alrededor de las libertades económicas se encontrarían hasta tres tipos de actuación por parte del Estado¹⁵:

- Actividad de fomento: en el caso que se encuentre ampliando el ejercicio de las libertades económicas.
- Actividad de policía: cuando fiscaliza el cumplimiento de la regulación

¹⁴ ESTEVE PARDO, José. Lecciones de Derecho Administrativo, Actualizada según leyes de 2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público. Editorial Marcial Pons, quinta edición, año 2015. Pp. 415 - 416.

¹⁵ Íbidem, pp. 351 – 353.

vigente o cuando la modifique.

- Actividad prestacional: toda vez que otorgue algún tipo de prestación social contenida en la constitución.

Tal caracterización del comportamiento estatal es también compartida por el autor Miguel Sánchez Morón¹⁶, quien parte de un análisis de la evolución del concepto de servicios públicos y su relación con el Estado para señalar que:

“ Es este concepto (el de Servicios Públicos) más limitado el que permite diferenciar como específica la actividad pública prestacional o de servicio de aquellas cuyo objeto directo es la regulación, la ordenación o el control de actividades privadas o el fomento y apoyo de iniciativas privadas”.

Se observa que, al margen de la evolución del Estado y el concepto de los servicios públicos, existe consenso en cuanto a los tipos de actuación estatal frente las libertades fundamentales económicas.

Ahora bien, respecto a las fuentes normativas que componen la estructura jerárquica del DAE serían las que componen al Derecho Administrativo General¹⁷, con la especialidad de ser dirigidas a regular el mercado, entre ellas las siguientes:

- Normativas: las cuales fueron emitidas por el poder legislativo o ejecutivo bajo leyes o reglamentos respectivamente.
- Soft law: normas de original estatal o internacional, cuyo incumplimiento no genera sanción ni contienen amenaza de ello, sino únicamente medidas correctivas, en todo caso contienen incentivos dirigidos a promover o evitar una conducta determinada.
- Tratados internacionales de inversión: Ya sean bilaterales o multilaterales,

¹⁶ SÁNCHEZ MORÓN, Miguel. Derecho Administrativo, parte general. Editorial Tecnos, año 2014, décima edición, España. P. 782.

¹⁷ GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo y RAMON FERNANDEZ, Tomás, Curso de Derecho Administrativo, Tomo I. Editorial Palestra, Temis, Lima – Bogotá, Versión latinamericana en base a 12^o edición, año 2006.

estos tratados buscan promover un trato justo y equitativo entre inversionistas, por lo que su cumplimiento es obligatorio para todo Estado adscrito bajo sanción de acudir a tribunales internacionales.

- Derecho comunitario: el conjunto de normas y jurisprudencia emitida por la Comunidad Andina de Naciones (CAN).
- Normas técnicas: En atención al fenómeno de normalización industrial, los Estados buscan normas de base privada hechos por sus comités técnicos de industria.
- Autoregulación: conjunto de reglas vinculantes generadas entre y para privados, los cuales se encuentran dirigidos a alcanzar mayor prestigio en el mercado¹⁸.

De entre las normas enunciadas, la fuente normativa resaltante es la autorregulación, la cual se sustenta en la Economía Social del Mercado pues prioriza que sean los agentes del mercado los que establezcan sus propias reglas antes que por el propio Estado, el cual en este caso, dependiendo del tipo de autorregulación, podrá validarla o garantizar su cumplimiento.

Ahora bien, tales las fuentes anteriormente enunciadas se encontrarían ordenadas conforme a la estructura jerárquica establecida por Kelsen¹⁹:

- Normas de rango constitucional.
- Normas de rango legal (leyes y reglamentos).
- Normas de rango infra legal como disposiciones administrativas emitidas por autoridades sectoriales competentes.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.1.2

¹⁸ ALZA BARCO, Carlos. Autorregulación, apuntes conceptuales. En Revista Derecho & Sociedad, número 36, año 2011. Pp. 75 y 76.

¹⁹ KELSEN, Hans; RINGHOFER, Kurt, and WALTER, Robert. Teoría general de las normas. México: Editorial Trillas, 1994.

De este modo, cuando un particular voluntariamente opta por ingresar a un determinado sector económico, debe cumplir las reglas y deberes que se hubiesen emitido en el marco sectorial correspondiente en todos los niveles de la estructura jerárquica normativa.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.1

El artículo 5° de la Ley N° 28404 (ley) y del artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC (reglamento) se constituyen como fuentes normativas del Derecho Administrativo Económico en tanto fueron emitidas por el Poder Legislativo y Poder Ejecutivo, respectivamente. Siendo que tienen por finalidad desarrollar regulación respecto al sector transporte, puntualmente sobre la aviación civil, mediante la proscripción de una conducta jurídica como es la subcontratación de empresas de seguridad.

- 5.2. ¿El artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC cumple con los parámetros constitucionales establecidos para normas de su naturaleza jurídica?

5.2.1. Principios fundamentales del Derecho Administrativo Económico

Una vez enunciadas las fuentes del DAE, es necesario indicar que cualquier regulación estatal sobre los derechos fundamentales económicos, materializados en regulación de un determinado mercado, debe emitirse en atención a los siguientes principios fundamentales de la intervención regulatoria²⁰:

- a) Principio de legalidad: Sólo se puede regular en materia económica si existe una fuente normativa, sea ley u ordenanza habilitante que expresamente habilite la intervención del Estado.
- b) Principio de Razonabilidad: toda norma dirigida a regular debe contener una motivación razonada que justifique la intervención del Estado, debiendo para estar fundamentada en análisis técnicos y jurídicos.
- c) Principio de Proporcionalidad: las normas regulatorias debe superar el test

²⁰ SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. Principios del Derecho Administrativo General II. Editorial Iustel, año 2009, España. Pp. 261 – 264.

proporcionalidad el cual implica un sub test de adecuación, sub test de necesidad, y un sub test de proporcionalidad en sentido estricto.

Al respecto, el sub test de adecuación señala que la medida debe ser adecuada para proteger un bien jurídico específico, además, tal medida debe ser la menos gravosa posible en función a medidas menos restrictivas.

Por otro lado, el sub test de necesidad indica que la medida debe responder a un interés público concreto, lo cual constituiría una razón objetiva por la que se requiere intervenir, las cuales se encuentran contempladas en el artículo 59 de la Constitución Política (Seguridad, orden público y salud).

- d) Principio pro homine favor libertatis: En caso la norma regulatoria pueda optar por varias medidas alternas, deberá optarse necesariamente por la que restrinja en menor medida la libertad; en todo caso, de haber duda entre regular y no hacerlo, se deberá optar por lo segundo.

Tal enunciación es respaldada por el autor Santamaría Pastor²¹, que indica que la intervención regulatoria, también denominada como actividad de ordenación, debe realizarse conforme a parámetros constitucionales que permitan resguardar las libertades económicas de los ciudadanos.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.2.1

Ya sea regulando libertades económicas o prestaciones sociales, el Estado busca que éstos sean complementados por el sector privado bajo el parámetro de actuación subsidiaria que expresamente contempla la Constitución Política.

5.2.2. El rol de policía del Estado

De acuerdo con Brewer-Carías²², el Estado se encuentra en una situación jurídica de poder unilateral sobre los administrados, siendo que toda actuación administrativa dentro de la que se encuentra comprendida la actividad

²¹ Íbidem pp. 261 – 265.

²² BREWER-CARÍAS, Allan Randolph. Consideraciones sobre el Régimen Jurídico de la Actividad de Policía Administrativa. En Revista de Derecho Público, Número 48, año 1991. Pp. 51 - 66.

regulatoria, se ejerce en función a alguna de las siguientes potestades:

- a) Potestad reglamentaria: Potestad del Estado para emitir normas de cumplimiento obligatorio para los administrados.
- b) Potestad de autotutela: Potestad del Estado de emitir actos dirigidos a alterar situaciones jurídicas; siendo que dentro de ésta se encuentra la potestad sancionadora del Estado.
- c) Potestad contractual: Potestad del Estado, en concordancia con el principio de legalidad, para regular términos de contratos en los que se involucre como parte.

Es más, autoras como Darnaculleta y Salvador²³, a propósito de estudiar la actividad financiera y la participación del Estado en ella, advierten que al amparo de tales potestades se puede incluso perjudicar el desenvolvimiento de un mercado al obviar la participación de sus agentes económicos internos, e imponiendo reglas fuera de contexto.

Como remedio a tal situación, recomiendan que el sector privado también cuente con algún grado de participación en la actividad regulatoria, lo cual pasa por sustituir una visión estrecha sobre el ejercicio de las potestades mencionadas, a una visión amplia con la finalidad de “trascender los contenidos y la naturaleza pública o privada de los sujetos que intervienen en ella, para centrarse en los instrumentos y los fines²⁴”.

En ese sentido, la actividad interventora se realiza al amparo de una potestad reglada cuya consecuencia directa es la reducción del margen de discrecionalidad por parte del Estado, lo cual conlleva a que todas sus actuaciones se encuentren debidamente fundamentadas.

Sin perjuicio de lo expuesto, es importante señalar que para autores como las

²³ DARNACULLETA I GARDELLA, María Mercè y SALVADOR ARMENDÁRIZ, María Amparo. Nuevas fórmulas de génesis y ejecución normativa en la globalización: el caso de la regulación de la actividad financiera. En Revista de Administración Pública, número 183, año 2010. Pp. 139-177.

²⁴ Íbidem p. 150.

anteriores, la definición de rol de policía se encuentra contenida dentro de un rol llamado de ordenación, en otros casos sólo se habla del rol de policía como es el caso de Brewer-Carias.

Al respecto, para efectos del informe profesional se entenderá al rol de policía tanto como fiscalización como para efectos de la ordenación, es decir, de la regulación, ello en atención a que es un debate doctrinario pendiente.

De este modo, a la capacidad para crear normas dirigidas a regular sectores económicos se le denominará poder de policía, el cual también lleva acuñado el título de poder ordenación a modo específico²⁵, siendo que actualmente también existe consenso en que dicho poder funge como gestión de riesgos permisibles o tolerables a nivel sectorial²⁶.

En otras palabras, el poder de policía conlleva tanto a la fiscalización como a la capacidad para regular un mercado, nos encontraremos pues el ejercicio del poder de policía tanto cuando el Estado fiscaliza, por ejemplo, el trabajo en el sector minero, como en el caso de que expida normas a modificar el marco jurídico que lo sustenta.

Para efectos de poder ejercer el poder de policía, los autores Sánchez Morón²⁷ y Santamaría Pastor²⁸ indican que el Estado cuenta con las siguientes herramientas:

- Normas: Leyes y reglamentos dirigidos a regular un sector económico.
- Prohibiciones: Normas y actos administrativos que imponen una obligación de no hacer, entre las que se encuentran las prohibiciones absolutas (sin excepción) y relativas (con excepción).

²⁵ SÁNCHEZ MORÓN, Miguel. Derecho Administrativo, parte general. Editorial Tecnos, año 2014, décima edición, España. Pp. 651 - 653.

²⁶ ESTEVE PARDO, José. Lecciones de Derecho Administrativo, Actualizada según leyes de 2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público. Editorial Marcial Pons, quinta edición, año 2015. Pp. 357 - 361.

²⁷ SÁNCHEZ MORÓN, Miguel. Derecho Administrativo, parte general. Editorial Tecnos, año 2014, décima edición, España. Pp. 666 – 686.

²⁸ SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. Principios del Derecho Administrativo General II. Editorial Iustel, año 2009, España. Pp. 264 – 291.

- Técnica de suministro de información: basado en brindar información del desarrollo de actividades estatales al administrado periódicamente.
- Imposición de deberes y obligaciones (también conocidas como técnicas ablatorias): Situación jurídica de sujeción mediante ley a deberes que se componen en prestaciones patrimoniales y no patrimoniales.
- Técnicas de condicionamiento: El Estado concilia derechos individuales con el interés general a través de los títulos habilitantes, pudiendo éstos ser represivos (condicionamiento ex post) y preventivos (condicionamiento ex ante).
- Facultad de inspección y control: Vigilancia y supervisión del cumplimiento de normas, obligaciones contractuales y actos administrativos.
- Facultad sancionadora: El Estado impone medidas punitivas en caso de incumplimiento de normas regulatorias.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.2.2

El Estado cuenta con diversas potestades establecidas en la Constitución para efectos de su intervención en la economía, siendo el rol de policía uno de los más resaltantes, y bajo el cual ha expedido el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC dado que regula el sector transporte, específicamente la aviación civil.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.2

De este modo, el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC correspondería a ser una herramienta prohibitiva emitida por el Estado en función a su poder de policía, en tanto establece la prohibición absoluta al Operador del Aeropuerto u Operador Principal de subcontratar oficiales de seguridad aeroportuaria en la Zona de Seguridad Restringida.

Análisis desde el DAE sobre el Artículo 7° del D.S. N° 007-2006-MTC

La norma cuya inaplicación LAP pretende establece lo siguiente:

“ Artículo 7.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

7.1 Corresponde al personal asignado a la Seguridad de la Aviación Civil del sector aeronáutico las siguientes denominaciones y funciones:

(...)

d. **Oficial de Seguridad Aeroportuaria:** Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.

(...)

7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida”.

De acuerdo con la contestación de demanda del MTC, la referida norma fue emitida en atención a compromisos internacionales suscritos por el Estado peruano, en particular la reducción de actos de interferencia ilícita como ataques terroristas.

Asimismo, indica que la norma en cuestión cumple con los principios de razonabilidad y proporcionalidad, conforme a lo siguiente:

- a) Principio de razonabilidad: indica que debido al contexto de ataques terroristas internacionales, resulta razonable que sea exigible que el servicio de seguridad lo preste una empresa con especialización suficiente, lo cual implica que no cuente con alta rotación de personal tal y como puede ser el caso de una empresa tercerizadora.
- b) Principio de proporcionalidad:
 - Sub principio de idoneidad: la exclusión de empresas tercerizadoras para

brindar servicios de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida tiene por finalidad garantizar una menor rotación del personal, generando mayor control sobre el acceso dicha zona y la retención de información privilegiada, lo cual también contribuye a mayor especialización del personal.

- Sub principio de necesidad: describe que se trata de un análisis de relación medio-medio, mas no lo desarrolla para el caso concreto.
- Sub principio de proporcionalidad en sentido estricto: la norma en cuestión beneficia el derecho a la seguridad y salud de los usuarios del aeropuerto, siendo que la afectación al derecho de contratar de LAP no se ve afectado en tanto éste se encuentra obligado a cumplir la normativa nacional.

Como se puede advertir, el MTC emite pronunciamiento sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad, sin embargo, dado que se trata de una norma sectorial que se rige por los principios del DAE, se puede advertir que lo expuesto no es suficiente para establecer que la norma en cuestión cumple con los principios fundamentales de la actividad regulatoria, por lo que debió aplicarse con el principio pro homine favor libertatis, es decir, que en este caso específico el Estado no debió optar por la restricción contemplada en tal norma pues no existen elementos suficientes que justifiquen ese tipo de intervención.

POSTURA RESPECTO AL LITERAL A

Considero que la norma en cuestión **NO CUMPLE CON LOS PARÁMETROS CONSTITUCIONALES NI CON LOS PRINCIPIOS DEL DAE NECESARIOS QUE JUSTIFIQUEN ESE TIPO DE INTERVENCIÓN ESTATAL.**

B. Sobre el Contrato de Concesión suscrito entre Lima Airport Partners S.R.L. y el Estado peruano

- 5.3. ¿En qué medida el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC modifica los términos del Contrato de Concesión suscrito entre el Estado peruano y LAP? ¿Existe alguna consecuencia?

5.3.1. La naturaleza jurídica del Contrato de Concesión

La Concesión es una de las modalidades de Asociación Público-Privada, las

cuales son alianzas entre el Estado y el sector privado con la finalidad de satisfacer un interés público por medio de la transferencia de administración sobre Servicios Públicos, Infraestructura de Uso Público y Recursos Naturales²⁹.

Para autores como Otto Mayer³⁰, la concesión constituye “ un acto administrativo por el cual se da poder a un individuo sobre parte de la Administración Pública”, siendo que “no se trata de constituir un derecho real sobre una cosa corporal (...), se trata (...) del poder de ejercer una cierta actividad. Esta actividad no deber ejercerse, como en la función, en nombre y en representación del Estado sino como el goce especial concedido sobre una cosa pública, en nombre y por propia cuenta del concesionario”.

De este modo, el Contrato de Concesión tendría características similares a las de un contrato civil, en la que dos partes se obligan, dependiendo del caso, en la transferencia de un poder para administrar bienes públicos como Servicios Públicos, Infraestructura de Uso Público y Recursos Naturales.

Como indican autores como García³¹ y Hernández-Mendible³², la concesión a su vez es un tipo de título habilitante que otorga el Estado con la finalidad de optimizar recursos del Estado mediante la incorporación del sector privado en campos que antiguamente eran considerados de su exclusiva presencia.

En efecto, el Decreto Legislativo N° 758 de 1991, Ley para la Promoción de las Inversiones Privadas en Infraestructura de Servicios Públicos, define en su artículo 5° a la concesión como “el acto administrativo por el cual el Estado le otorga el aprovechamiento de una obra a un concesionario para la prestación de un servicio público. En ese sentido, se le otorga al privado un derecho nuevo para realizar una actividad de titularidad pública”.

²⁹ CARNEIRO ECHEVARRÍA, Max. Hacía una concepción finalista del contrato de concesión. En Revista Derecho y Sociedad. Número 45, año 2015. P. 76.

³⁰ MAYER, Otto. Derecho Administrativo Alemán, Tomo IV. Segunda edición, Editorial Depalma, Año 1982, Buenos Aires. P. 149.

³¹ GARCÍA PÉREZ, Marta. La naturaleza jurídica de la autorización y la concesión, a propósito de la utilización del dominio público. En Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, número 1, año 1997. Pp. 338 – 342.

³² HERNÁNDEZ-MENDIBLE, Víctor Rafael. La libertad de empresa y los títulos habilitantes en el contexto de la Alianza del Pacífico. En Derecho Administrativo: Innovación, Cambio y Eficacia. Editorial Thomson Reuters, Lima, año 2014. Pp. 695 – 701.

Tal definición normativa se mantendría incólume en los años subsiguientes hasta el otorgamiento de la buena pro del Contrato de Concesión materia de análisis, siendo que la única variante relevante por parte del legislador sería la incorporación de convenios de estabilidad jurídica por el tiempo que dure la concesión.

Para mayor detalle, se esbozó la siguiente línea temporal conforme al estudio realizado por el autor Nalvarte Salvatierra³³:

| | |
|--|--|
| Decreto Legislativo N° 758 (Año 1991) | <ul style="list-style-type: none">• Define a la Concesión y la clasifica.• MTC era la institución a cargo de otorgar concesiones.• Se establecen cláusulas indemnizatorias. |
| Decreto Legislativo N° 839 (Año 1996) | <ul style="list-style-type: none">• La inversión privada se promueve mediante concesión.• PROINVERSION ahora es la institución a cargo de otorgar concesiones.• Convenios de estabilidad jurídica pueden durar a lo largo de la concesión. |
| Decreto Supremo N° 59-96-PCM (Año 1996) | <ul style="list-style-type: none">• T.U.O. unificó D.L. N° 758 y N° 839. |
| Decreto Supremo N° 60-96-PCM (Año 1996) | <ul style="list-style-type: none">• Reglamento del T.U.O. |

Como se puede advertir, hasta la fecha en la que se suscribió el Contrato de Concesión, nuestro ordenamiento legal ha mantenido una única definición sobre la Concesión, la cual es la que ha sido expuesta líneas arriba.

Ahora bien, respecto a la Concesión, autores como Alfredo Soria y Madeleine Osterling³⁴ identifican una serie de elementos objetivos propios del Contrato de

³³ NALVARTE SALVATIERRA, Pierre. Evolución del marco legal de las Concesiones y las Asociaciones Público-Privadas en el Perú. En Revista Derecho & Sociedad, número 49, año 2017. P. 362 – 365.

³⁴ SORIA AGUILAR, Alfredo y OSTERLING LETTS, Madeleine. Apuntes sobre el Contrato de Concesión Privada. En Revista de Economía y Derecho, vol. 10, número 40. Editorial Sociedad de Economía y Derecho UPC, Lima. P. 97-100.

Concesión:

- a) Autorización para el desarrollo de una actividad.
- b) Desarrollo de la actividad, a nombre, por cuenta y a riesgo del concesionario.
- c) La facultad del concedente de reglamentar la actividad del concesionario.
- d) El control del concedente de la actividad del concesionario.

Por su lado, el autor Salvatierra Combina³⁵ identifica que en que las características de una concesión varían de acuerdo al sector económico en el que se planea implementar, de este modo para efectos del sector eléctrico propone una clasificación al respecto.

Asimismo, autoras como Barrantes Cáceres³⁶, a propósito de una lectura de autores como Mansoor Dailami, Michael Klein, José Luis Guasch, y Pablo Spiller; advierte los siguientes elementos económicos propios de las concesiones:

- Características tecnológicas cuya adquisición requiera de participación del sector privado.
- La concesión es autosuficiente económicamente.
- Los servicios que estos proyectos ofrecen son necesarios para la población.

Alrededor del Contrato de Concesión existen al menos tres posiciones doctrinarias, identificadas por autores como Carneiros³⁷, sobre la naturaleza de este tipo de contrato:

- a) Desde una visión contractual
- b) Desde una visión unilateral y discrecional del Estado
- c) Desde una visión mixta

³⁵ SALVATIERRA COMBINA, Rolando. Los Contratos de Concesión en el sector eléctrico. En Revista de Derecho Administrativo, número 7, año 2009. Pp. 317 – 318.

³⁶ BARRANTES CÁCERES, Roxana. Los fundamentos económicos de las concesiones de infraestructura y servicios públicos. En Revista de Derecho Administrativo, número 7, año 2009. Pp. 330 – 331.

³⁷ CARNEIRO ECHEVARRÍA, Max. Hacia una concepción finalista del Contrato de Concesión. En Revista Derecho & Sociedad, número 45, año 2015. Pp. 76 y 77.

Así pues, entre quienes sostienen la posición contractual se encuentra Muñoz Machado³⁸, quien a propósito de analizar el régimen de concesiones telefónicas en España, indica que:

“ A todo este complejo régimen de posiciones privilegiadas y contrapesos que se diseñan en el contrato y en el Reglamento que completa el régimen del servicio telefónico concedido, se añade una nota fundamental: la de la petrificación de las regulaciones administrativas y de las cláusulas contractuales que concretan el pacto entre el Estado y la Compañía. Ni estas condiciones pueden variarse unilateralmente, ni pueden adoptarse decisiones que la Compañía Telefónica deba cumplir necesariamente. ”

Como se puede advertir, la posición contractual concibe a la Concesión como si fuese un contrato civil, de este modo se equipara la posición del Estado al nivel del privado dentro del contrato, debiendo ambas partes someterse al acuerdo que han pactado, salvo éste sea modificado de mutuo acuerdo.

Por otro lado, desde el lado de la posición unilateral y discrecional del Estado se cuentan con autores como Laguna de la Paz³⁹, que conciben que la Concesión se encuentra supeditada a la satisfacción de intereses públicos, razón por la que el contrato no es suscrito entre partes iguales, sino que el Estado cuenta con una posición superior que le permitiría alterar lo pactado de acuerdo lo que considere conveniente a los intereses que tutela.

En palabras de autores como Bullard⁴⁰, esta posición se concibe de la siguiente forma:

“ Cuando el Estado concede un servicio para que un particular lo explote, la tentación de usar su otra cara, la distinta a la de contratante, la de regulador; es decir, la dibujada con el pincel del *ius imperium* se

³⁸ MUÑOZ MACHADO, Santiago. Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General, tomo I. Cuarta Edición, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2015. P. 366.

³⁹ LAGUNA DE PAZ, José Carlos. La autorización administrativa, Thomson-Civitas, Navarra, 2006, p. 85.

⁴⁰ BULLARD GONZÁLEZ, Alfredo. El Estado Soy Yo, Arbitraje y Regulación, La Regulación Económica de los Servicios Públicos. En Revista Ecuatoriana de Arbitraje, Número 3, año 2011. P. 308.

exacerba y la experiencia histórica así lo demuestra. El Estado es el único contratante que puede cambiar las propias reglas que acordó con su primera cara usando su segunda cara. Concesiona, y cuando consigue la inversión que requería, puede intentar expropiarla. Pacta una tarifa para un servicio, pero luego usa un regulador para reducirla o crear exigencias que no estaban en el contrato. Y los ejemplos para ilustrar este punto lamentablemente sobran. ”

Finalmente, se plantea la existencia de una posición mixta entre la unilateral y la contractual en la que, en palabras de Calafell⁴¹, el contrato de concesión se constituye por dos aspectos: el marco normativo al momento y posterior a la suscripción del Contrato de Concesión, y el Contrato de Concesión propiamente; y en consecuencia dos fases al respecto: al momento del acto unilateral exteriorizado por el Estado, y al momento de suscribir el Contrato de Concesión.

Bajo esta posición si bien se admite que el Estado suscribe un contrato al mismo nivel en el que se encuentra un privado, razón por la que lo pactado en él en principio no puede ser alterado salvo el acuerdo mutuo entre las partes; no obstante ello, esta posición también reconoce que existen supuestos en los que el Estado se encuentra habilitado de poder modificar unilateralmente los términos del contrato en atención a intereses públicos.

Nuestra jurisprudencia ha emitido pronunciamos de distinta índole al respecto, a modo de ejemplo, en la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 005-2003- AI/TC, que indica que en su Fundamento Jurídico N° 35:

“ (...) de una interpretación sistemática de los dos párrafos del artículo 62° de la Constitución (...) no sólo respecto a los términos contractuales que contenga un contrato-ley, sino que, en general, para todo término contractual, éstos “no puede ser modificado por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. ”

Mientras que en el Fundamento Jurídico N° 5 de la Sentencia del Tribunal

⁴¹ CALAFELL, Jorge Enrique. Teoría General de la Concesión. En: Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana N° 26. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México - UNAM. México D.F. 1996, P. 218.

Constitucional recaída en el Expediente N° 2488-2004-AA/TC señala que:

“ La naturaleza mixta de la concesión a la que nos hemos referido da lugar a que esta figura permita otorgar a los particulares la gestión de un servicio público que típicamente era realizado de modo directo por la Administración. De este modo, la concesión implica una transferencia limitada de facultades de administración de un servicio público, respecto de las cuales el Estado mantiene facultades de imperio. Ello en atención al interés público que subyace a la noción misma de la concesión y cuya satisfacción constituye el objeto de la misma.

Las facultades que el particular recibe son las estrictamente necesarias para la prestación del servicio, manteniendo la Administración sus poderes de control y supervisión así como una serie de potestades y derechos entre los que se encuentra la posibilidad de modificar el contenido del contrato e inclusive el poder de resolverlo antes de la fecha pactada. No obstante, tales potestades se encuentran subordinadas a la noción del interés público. ”

A su vez, a propósito de analizar si era posible resolver un Contrato-Ley mediante resolución administrativa, el Tribunal Constitucional ha señalado en el Fundamento Jurídico N° 5 de la Sentencia recaída en el Expediente N° 1268-2004-AA/TC:

“ (...) queda claro que si es imposible pretender enervar los efectos de un contrato a través de una ordenanza municipal, con mayor razón ello no será posible a través de una resolución administrativa, pues en el segundo caso se trata de un acto administrativo que no puede equipararse a una ordenanza, la cual tiene rango de ley en nuestro ordenamiento jurídico. ”

Como se puede advertir, nuestro ordenamiento no toma postura por una posición de absoluto control del Estado sobre el Contrato de Concesión, ni tampoco se inclina a favor de igualarlo al nivel de cualquier privado; sino que reconoce la existencia de intereses públicos plausibles de algún grado de afectación al referido contrato.

Tal es así, que el artículo 62° de la Constitución Política señala que:

“ La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. **Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.**

Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente” (el subrayado y resaltado es propio).

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.3.1

Nuestro ordenamiento normativo, en consonancia con nuestra jurisprudencia, da mayores indicios de que el Contrato de Concesión es visto desde una perspectiva mixta, por lo que su naturaleza jurídica corresponde en diferentes matices tanto a un contrato de naturaleza civil como a un acto administrativo.

De este modo, la modificación del Contrato de Concesión se rige por los procedimientos pactados en ella, dentro de los cuales se contempla el supuesto bajo el cual el Estado puede realizar una modificación unilateral (por interés público); razón por la que no se puede considerar la publicación de una norma como el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC como modificación del Contrato de Concesión; lo cual no obsta que se puedan analizar sus efectos sobre el Contrato.

5.3.2. Sobre el Factor de Competencia

Ahora bien, la característica distintiva de la perspectiva mixta sobre el contrato de Concesión es que no desprotege al inversor privado dejándolo a merced de la voluntad discrecional del Estado en el caso de una modificación unilateral, sino que la dota de una herramienta con la cual puede sopesarla: el Factor de Competencia.

Al momento de publicarse las bases sobre las que se suscribió el Contrato de Concesión entre LAP y el MTC, el artículo 6° del Decreto Supremo N° 059-96-

PCM, antiguo T.U.O. de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, establecía en el artículo 25° que:

“ La concesión, se otorgará al titular de la propuesta técnica y económicamente más conveniente, la cual se determinará según el sistema de evaluación que se fije en las bases, entre otros, teniendo en consideración:

- El nivel tarifario y su estructura de ser el caso
- El plazo de otorgamiento de la concesión
- La oferta financiera
- Los ingresos garantizados por el Estado
- El compromiso de riesgo asumido por el oferente, respecto del costo del proyecto y los riesgos en la explotación
- La fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión, de ser el caso
- Otros servicios adicionales, útiles y necesarios”.

Los requisitos anteriormente enunciados, son los que actualmente el Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, define como Factor de Competencia bajo los términos del numeral 13 de su artículo 5°:

“ Factor de Competencia: Es la variable o conjunto de variables por las cuales se comparan las ofertas técnicas y/o económicas presentadas por los postores en la etapa de concurso y que permite determinar al Adjudicatario del Proyecto. “

Siendo que tal Factor de Competencia es empleado al día para efectos de dar fundamento al equilibrio económico- financiero bajo el cual el concesionario administrará la Concesión de la cual obtuvo buena pro.

De acuerdo con autores como Dammert Lira⁴², el Equilibrio económico-

⁴² DAMMERT LIRA, Alfredo. Equilibrio Económico – Financiero en los Contratos de Concesión en Obras de Infraestructura. En Revista de Derecho Administrativo, número 7, año 2009. P. 338.

financiero es “una herramienta que permite a las partes contratantes asegurar de forma juiciosa y equitativa, que las utilidades y los costos pactados inicialmente puedan mantener un equilibrio, pese a oscilaciones exógenas a la voluntad de las partes, tales como shocks muy pronunciados en la oferta, por efectos de costos, huelgas, etc. o shocks en la demanda, entre otros”.

En otras palabras, el equilibrio económico-financiero es una garantía que se le brinda al inversor privado de que las condiciones económicas en las que recibió la concesión se mantendrán inalterables, salvo por el normal desarrollo del mercado.

En esa misma línea, Barrantes Cáceres⁴³ opina sobre el referido equilibrio que:

“ El compromiso de un empresario privado con un determinado proyecto responde a la rentabilidad de éste. La rentabilidad, a su vez, responde al riesgo que el proyecto presente. (...) El proyecto privado exige determinados niveles de rentabilidad, la que se puede medir mediante el costo de oportunidad del capital, o el conocido WACC, por sus siglas en inglés, para denominar al costo promedio ponderado del capital que recoge, además, los riesgos medibles.

Cuando la rentabilidad de un proyecto es menor que el retorno esperado por el inversionista, éste no tendrá interés en desarrollarlo, a menos que reciba garantías. Pero un proyecto puede tener una rentabilidad privada poco atractiva para un inversionista privado, aún con garantías, pero una rentabilidad social atractiva para el Estado. Así, el proyecto no será desarrollado por el privado sino será rentable que el Estado lo desarrolle, siempre que cuente con los recursos para hacerlo. “

Así pues, este equilibrio garantiza al inversor privado de que en caso sea necesario modificar algún término del Contrato de Concesión de forma unilateral, éste no afectará la rentabilidad bajo la que obtuvo la administración de la Concesión y podrá mantenerla conforme a lo pactado.

⁴³ BARRANTES CÁCERES, Roxana. Los fundamentos económicos de las concesiones de infraestructura y servicios públicos. En Revista de Derecho Administrativo, número 7, año 2009. Pp. 332 y 333.

Lo anterior se puede desprender del numeral 1 de la Cláusula N° 26 del Contrato de Concesión suscrito entre LAP y el MTC, en la cual se indica que “las partes reconocen que el entorno legal-económico-financiero y las condiciones de contratación constituyen un todo armónico y orgánico que hace posible que el Concesionario y el Concedente puedan alcanzar los objetivos por los que suscribieron el Contrato”.

Tal equilibrio económico-financiero comprende la totalidad de gastos pactados en las bases del concurso público de la concesión, y expresamente pactados en el contrato de concesión, entre los que se encuentra previsto los diversos contratos de servicio que el inversor privado puede incurrir para efectos de cumplir con sus obligaciones contractuales.

De acuerdo con Dammer Lira⁴⁴, a propósito de analizar la Concesión de obras de Infraestructura, señala que los gastos en los que puede incurrirse durante ésta comprenderían lo siguiente:

| Riesgo de Costos Operativos | | |
|---|---|--|
| Incrementos en costos operativos | Cambios originados por iniciativa del Concesionario | Concesionario asume el riesgo |
| | Falla en la operación | Concesionario asume el riesgo |
| Falla originada en retrasos en obtención de permisos, aprobaciones, etc | Discrecionalidad del sector público | Concedente asume el riesgo |
| Incrementos de precios de insumos | Precios exógenamente determinados por el mercado | Depende de quien esté en mejor capacidad de asumirlo |
| Riesgo de Ingresos | | |
| Cambios tarifarios | En concordancia con los términos del contrato | Concesionario asume el riesgo |
| | Incumplimiento por parte del Concedente | Concedente asume el riesgo |
| Cambios en la demanda | Reducción de la demanda | Concesionario asume el riesgo |
| Reducción inesperada en cantidad o calidad, que implique una reducción de la demanda. | Falla del operador | Concesionario asume el riesgo |
| Riesgo Financiero | | |
| Tipos de cambio, tasas de interés | Devaluación de la moneda, fluctuaciones monetarias | Concesionario asume el riesgo |
| Tenencia de moneda extranjera | Restricciones a la convertibilidad o transferencia | Concedente asume el riesgo |

⁴⁴ Íbidem p. 340, cuadros elaborados por el propio Dammer Lira.

CUADRO 1: ALTERNATIVAS DE ASIGNACIÓN DE RIESGOS

| ¿Cuál es el riesgo? | ¿Cómo surge? | ¿Cómo debe ser asignado? |
|---|--|--|
| Riesgo de Diseño y desarrollo | | |
| Defectos de diseño | Especificaciones técnicas exigidas por el Estado | Riesgo lo asume el Concedente |
| | Falla del diseño de la propuesta técnica | Concesionario asume el riesgo |
| Riesgo de Construcción | | |
| Incrementos en costos de construcción | Derivados de ineficiencias o eventos bajo el control del concesionario | Concesionario asume el riesgo |
| | Cambios en el marco legal general | Concesionario, asume el riesgo (contratación de seguros) |
| | Acción específica del gobierno que afecta la Concesión | Riesgo lo asume el Concedente |
| Retrasos en la culminación de las obras | Derivados de ineficiencias o eventos bajo el control del concesionario | Concesionario asume el riesgo |
| | Fuerza mayor o fuera del control del concesionario | Concesionario, asume el riesgo (contratación de seguros) |
| No cumplimiento de especificaciones técnicas del contrato | Estándares de calidad, defectos en la construcción, etc. | Concesionario asume el riesgo |

De este modo, si los cambios originados por el Concesionario conllevan a que éste asuma el incremento de los costos, por consecuencia lógica los cambios que introduce el Concedente deberían ser asumidos por éste, o cuanto menos algún tipo de modificación a favor del Concesionario.

Lo anterior también fue pactado en el Contrato de Concesión, tal y como se observa en el numeral 2 de la Cláusula 26, la cual indica que:

“ Si por cambios en las Leyes Aplicables (...) y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

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

Los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente (...) al Concesionario (...), se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato ha sido significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión y dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria

sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para reestablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión”.

Como puede deducirse, la proscripción de la norma en cuestión realiza cambios sobre la operación del aeropuerto en tanto ordena la contratación directa del Oficial de seguridad de la Zona Restringida del Aeropuerto.

Sin perjuicio de lo expuesto anteriormente, ni LAP ni el MTC han emitido opinión respecto al Factor de Competencia, ni respecto al equilibrio económico-financiero, lo cual constituye una grave omisión en tanto la afectación a tal equilibrio podría conllevar a la resolución del contrato de Concesión suscrito.

Toda vez que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC establece que LAP debe contratar directamente al Oficial de seguridad de la Zona Restringida, y proscribiera subcontractarlo, era susceptible de alterar el contenido económico-financiero del Contrato de Concesión.

Cuanto menos, la obligación de contratar directamente al Oficial de seguridad ya implica una modificación en el esquema de gastos previsto por LAP, frente a lo cual pudo proponer modificaciones sustanciales al Contrato de Concesión conforme a las Cláusulas expuestas.

Siendo relevante señalar que la afectación del equilibrio económico-financiero no se encuentra previsto como causal de caducidad del Contrato de Concesión contemplados en la Cláusula 15 del referido Contrato.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.3.2

Considero que la proscripción contenida en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC tenía un impacto relevante sobre el equilibrio económico-financiero del Contrato de Concesión, lo cual pudo conllevar a una modificación sustancial, e incluso a la resolución del Contrato de Concesión.

- 5.4. De ser así, ¿El Estado se encontraba facultado de modificar unilateralmente el Contrato de Concesión suscrito con Lima Airport Partners S.R.L.?

5.4.1. Criterios para la modificación del Contrato de Concesión

Conforme a lo que se ha venido exponiendo en el acápite anterior, nuestro Estado sí se encuentra facultado para modificar unilateralmente un Contrato de Concesión, siempre y cuando medie algún interés público. Situación que no concurren el presente caso dado que se analiza el impacto de una norma sobre un Contrato de Concesión y no propiamente una modificación al Contrato.

Tal precepto es recogido por nuestra jurisprudencia, de esta forma siempre que se cumplan determinados criterios contenidos en los Fundamentos Jurídicos 6 y 8 de la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 2488-2004-AA/TC:

- a) La concurrencia de un interés público.
- b) Conceptualización del interés público al caso concreto.

Respecto a ello, el MTC no es claro ni en su escrito de demanda ni en ninguno de sus escritos posteriores cuál es el Interés Público que planeaban tutelar con la norma en cuestión, tal es la confusión que en la Sentencia contenida en la Resolución N° 39 emitida por el 31er Juzgado Civil, el Juzgado entiende que el MTC busca tutelar el derecho a la vida, conforme se expone en el Décimo Fundamento Jurídico:

“ Siendo que dicha norma sólo busca asegurar la aeronavegación, por tratarse de una actividad principal, ya que normalmente son los Estados los que proveen dicho servicio, se ha delegado dicha función al administrador del aeropuerto, en el caso de autos LAP. En el caso sub examine, en el que se cuestiona la actividad estatal por haber expedido el cuestionado Decreto Supremo, queda claro que, si la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, y la persona está consagrada como un valor superior y, por ende el Estado está obligado a protegerla, el cumplimiento de este valor supremo supone la vigencia irrestricta del derecho a la vida”.

Mientras que en el escrito Contestación de Demanda del MTC, éste señala en sus Fundamentos de Derecho III.2.3:

“ Siendo así, lo que se trata de establecer mediante el test de proporcionalidad es si la supuesta vulneración a la libertad de contratar de LAP resulta razonable atendiendo a los fines de dicha intervención – **la seguridad nacional e internacional**–

(...)

En tercer lugar (respecto a la proporcionalidad en sentido estricto), debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Consideramos que la medida adoptada **favorece la seguridad nacional** – respecto de un número indeterminado de personas- y no perjudica la libertad de contratación y libertad de empresa (...)” (Resaltado es propio).

Si bien podría admitirse la existencia de un interés público como es el de Soberanía y Seguridad Nacional, al no haber tal invocación concreta, no se configuran los supuestos bajo los que el Estado se encuentra facultado de modificar unilateralmente el Contrato de Concesión.

Peor aún, al haber modificado el Contrato de Concesión mediante la norma en cuestión afectó el factor de competencia del referido Contrato, generando una posible afectación al equilibrio económico-financiero y con ello la posibilidad de que LAP pueda solicitar la modificación del referido Contrato.

No obstante ello, al ser intención de LAP mantener el contrato de Concesión, optó por pretender la inaplicación de la norma, lo cual en el fondo implicaría sostener el equilibrio económico-financiero que había pactado con el MTC al momento de suscribir el Contrato en cuestión.

Ello en atención a que el cambio de subcontratación a uno de contratación directa conlleva al pago de gastos no previstos, tales como beneficios sociales, variación en el modelo de pagos tributarios, entre otros.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.4.1

Aunado al hecho de que no existen elementos suficientes para que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC supere el test de intervención regulatoria, el estado no se encontraba facultado para modificar unilateralmente el Contrato de Concesión.

POSTURA RESPECTO AL LITERAL B

Considero que **EL ESTADO NO TENÍA FUNDAMENTOS DE HECHO PARA ALTERAR UNILATERALMENTE EL CONTRATO DE CONCESIÓN; LA PUBLICACIÓN DEL ARTICULO 7° DEL DECRETO SUPREMO N° 07-2006-MTC NO SUPONE UNA MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN, MAS SÍ ALTERA EL DESARROLLO DEL CONTRATO.**

C. Sobre la vía procesal a la que recurrió Lima Airport Partners S.R.L.

5.5. ¿Qué derechos se encontraban en conflicto entre el Estado peruano y LAP luego de promulgarse el artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC?

Como se viene señalando a lo largo del presente Informe Profesional, los derechos en conflicto son los siguientes:

5.5.1. El derecho a libertad de contratar por parte de LAP, contemplado en el artículo 62° de la Constitución Política.

De acuerdo con Kresalja y Ochoa⁴⁵, el contenido esencial de la libertad de contratar se compone de tres manifestaciones:

- i) El derecho a decidir la celebración o no de un contrato;
- ii) El derecho a elegir con quién contratar; y
- iii) El derecho a regular el contenido de los contratos, o sea los derechos y obligaciones de las partes, que en rigor constituye la libertad contractual.

Asimismo, los referidos autores sostienen que este contenido también se encuentra presente para el caso de los contratos-ley, indican que⁴⁶:

⁴⁵ KRESALJA ROSSELLÓ, Baldo y OCHOA CARDICH, César Augusto. Derecho Constitucional Económico. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, año 2017, Lima. P. 43. Listado constituye cita textual.

⁴⁶ Íbidem p. 44.

“ El concepto de contrato-ley implica que la ley autoritativa debe servir como marco de las seguridades y garantías que el Estado podrá otorgar mediante el contrato. La relación contractual solo puede ser modificada por un nuevo contrato o como resultado de alguna de las figuras extintivas normadas en el Código Civil”.

Al respecto, nuestro Tribunal Constitucional comparte el listado enunciado por los autores mediante la Sentencia recaída en el Expediente N° 02175-2011-PA/TC cuyo Fundamento Jurídico N° 7 enuncia las siguientes facetas de la libertad de contratar:

- Libertad de conclusión, referida a cómo, cuándo y con quién se contrata.
- Libertad de configuración interna, que hace alusión a la facultad de decidir el contenido del contrato.

En atención a lo expuesto, queda evidenciado que existe una afectación a la libertad de decidir la celebración de un contrato, también denominado libertad de conclusión, en la medida que la norma en cuestión impone la obligación de contratar directamente al Oficial de Seguridad de la Zona Restringida.

5.5.2. El deber de protección por parte del Estado a la población contra amenazas que afecten su seguridad, contemplado en el artículo 44° de la Constitución Política.

Al respecto, resultaría relevante precisar que la norma en cuestión tiene por finalidad proteger la integridad física de las personas, el cual constituye un derecho fundamental consignado en el numeral 1° del artículo 2° de la Constitución Política.

Ello en atención a que nuestro Tribunal Constitucional ha establecido en la Sentencia recaída en el Expediente N° 005-2013-PI/TC que el deber de protección de la población se suscita en un régimen de excepción, en el que también se encuentra en peligro la integridad del territorio y/o la subsistencia del régimen democrático (Fundamento Jurídico 38).

Mientras que para el caso del derecho fundamental a la integridad física, el Tribunal Constitucional señala en el Item 2° del Listado de derechos a ser atendidos de la Sentencia recaída en el Expediente N° 2333-2004-HC/TC:

“ (...) el ser humano es, per se, portador de estima, custodia y apoyo heterónomo para su realización acorde con su condición humana, de allí que la defensa de su integridad forme parte de la dimensión vital de la persona y, que, por ende, la Constitución le reserve deferente tutela y vocación tuitiva”.

POSTURA RESPECTO AL NUMERAL 5.5

Los derechos en conflicto en el presente expediente son: a) la libertad de contratar, específicamente decidir la celebración de un contrato, también denominado libertad de conclusión; y b) el deber de protección por parte del Estado sobre la población frente a amenazas que afecten su integridad.

Tal conflicto fue invocado por LAP en su escrito de Demanda de Amparo y posteriormente confirmado en el Escrito de Contestación de Demanda del MTC, por lo que se mantendrá el esquema para efectos de analizar el Expediente, más aun cuando el propio Tribunal Constitucional emite pronunciamiento en base a tales derechos conflictuados.

5.6. ¿Era posible acudir a la vía contenciosa administrativa? En todo caso, ¿La demanda de amparo era la única vía judicial posible?

5.6.1. El proceso contencioso administrativo

Conforme a Eloy Espinosa-Saldaña⁴⁷, este control judicial opera sobre las actuaciones del Estado realizadas a razón del Derecho Administrativo, siendo que para cualquier otro tipo de actuación estatal no amparada en tal derecho, carecerá de sustento recurrir a al proceso contencioso administrativo.

En consonancia con ello, Morón Urbina⁴⁸ señala que:

“ Este [agotamiento de la vía administrativa] se sigue manteniendo en la actualidad procesal, no tanto por un tema de tradición jurídica sino para poder corroborar que el ciudadano desde el Derecho sigue concediendo a la Administración, una última oportunidad para corregir la discrecionalidad de su voluntad, expresada en acto lesivo a sus derechos e intereses legítimos”.

En otras palabras, esta vía procesal opera en el marco de actuaciones administrativas, buscando, entre otras pretensiones, la nulidad de las mismas por haberse vulnerado algún derecho durante un procedimiento administrativo o por no haber seguido las pautas propias del Procedimiento Administrativo General o especial.

Tal es así, que el artículo 4º de la Ley N° 27584, señala expresamente que son impugnables en este proceso contencioso administrativo las siguientes actuaciones administrativas:

- Los actos administrativos y cualquier otra declaración administrativa.
- El silencio administrativo, la inercia y cualquier otra omisión de la administración pública.
- La actuación material que no se sustenta en acto administrativo.
- La actuación material de ejecución de actos administrativos que transgrede principios o normas del ordenamiento jurídico.
- Las actuaciones u omisiones de la administración pública respecto de la validez, eficacia, ejecución o interpretación de los contratos de

⁴⁷ ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA, Eloy. El proceso contencioso-administrativo: un puntual acercamiento a lo previsto en el Perú y España al respecto. En Revista de Derecho Administrativo, Número 1, Año 2006. Pp. 412 – 417.

⁴⁸ MORÓN URBINA, Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Séptima edición. Lima: Gaceta Jurídica S.A. 2008. p. 589.

la administración pública, con excepción de los casos en que es obligatorio o se decida, conforme a ley, someter a conciliación o arbitraje la controversia.

- Las actuaciones administrativas sobre el personal dependiente al servicio de la administración pública.

5.6.2. La demanda de amparo

De acuerdo con el numeral 2 del artículo 200 de la Constitución Política:

“ La Acción de Amparo, que procede contra el hecho u omisión, por parte de cualquier autoridad, funcionario o persona, que vulnera o amenaza los demás derechos reconocidos por la Constitución, con excepción de los señalados en el inciso siguiente.

No procede contra normas legales ni contra Resoluciones Judiciales emanadas de procedimiento regular”.

Conforme a lo que expone Zavaleta Revilla⁴⁹, la tendencia en cuanto al proceso Amparo es dotarle de un carácter excepcional para marcar una diferencia clara frente a procesos ordinarios, ello en atención al carácter urgente de los derechos que dicho proceso tutela.

Lo cual va en concordancia con las recientes modificaciones al Título III de la Ley 28237, Código Procesal Constitucional, el cual regula la naturaleza, ámbito de protección, alcances, naturaleza derechos protegidos, trámites, entre otros aspectos del Proceso de Amparo.

Así pues, el Código Procesal Constitucional en un intento por establecer tal excepcionalidad, ha precisado en el numeral 1 del artículo 5° que:

“Artículo 5.- Causales de improcedencia

No proceden los procesos constitucionales cuando:

1. Los hechos y el petitorio de la demanda no están referidos en forma directa al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado;”

⁴⁹ ZAVALETA REVILLA, Luis Miguel. Vías específicas e igualmente satisfactorias. En Causales de improcedencia de los procesos constitucionales. Editorial Gaceta Jurídica, año 2015, Lima. P. 53.

De igual forma, el artículo 38 de la referida norma procesal establece que:

“Artículo 38.- Derechos no protegidos

No procede el amparo en defensa de un derecho que carece de sustento constitucional directo o que no está referido a los aspectos constitucionalmente protegidos del mismo.”

En todo caso, es un esfuerzo por delimitar al amparo a su condición de proceso constitucional únicamente dirigido a la protección de derechos constitucionales, mientras que excepcionalmente pueda resolver procesos judiciales ordinarios o especiales.

De acuerdo con autores como Viera Arévalo⁵⁰, en un amparo:

“ El petitorio que se puede formular en un proceso de amparo es, básicamente, de cese de amenaza cierta e inminente del derecho constitucional y de cesación de afectación del derecho constitucional vulnerado y que se retrotraiga las cosas hasta el estado anterior a la comisión de la afectación constitucional. Como consecuencia de estos pedidos, el juez puede anular el acto jurídico, administrativo, judicial o declararlo ineficaz, inoponible, eliminarlo del ordenamiento, es decir, es irrelevante cómo lo solicitemos, debe quedar claro para el Juez y las partes que lo que se busca es eliminar determinada amenaza o afectación al derecho constitucional”.

Al respecto, los requisitos de admisibilidad contemplados en el Título III de la Demanda de Amparo son esclarecedores:

- Los hechos y el petitorio deben estar vinculados al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado.
- No existe otra vía igualmente satisfactoria para la pretensión invocada.
- El agravio al derecho constitucional es vigente.
- No ha vencido el plazo para interponer el amparo.

Si bien los requisitos en general no generan mayor controversia, sobre la vía

⁵⁰ VIERA ARÉVALO, Rafael. Aspectos procesales del Amparo. En Revista Ius Et Veritas, Número 49, Año 2014. P. 168.

igualmente satisfactoria nuestro Tribunal Constitucional ha establecido unos criterios al respecto para determinado cuándo la vía ordinaria es igualmente satisfactoria, los cuales lista en el Fundamento Jurídico N° 15 de la Sentencia recaída en el Expediente N° 02383-2013-PA/TC:

- La estructura del proceso es idónea para la tutela del derecho
- La resolución que se fuera a emitir podría brindar tutela adecuada;
- No existe riesgo de que se produzca la irreparabilidad; y
- No existe necesidad de una tutela urgente derivada de la relevancia del derecho o de la gravedad de las consecuencias.

5.6.2.1. El carácter heteroaplicativo o autoaplicativo de una norma

Respecto al requisito de admisibilidad de la Demanda de Amparo que señala que el agravio se encuentre vigente, han existido pronunciamientos judiciales que optaban por declarar inadmisibile la demanda en atención a que la norma a su naturaleza heteroaplicativa o autoaplicativa.

Al respecto nuestro Tribunal Constitucional en el “Atendiendo a” N° 3 de la Sentencia recaída en el Expediente N° 01893-2009-PA/TC que:

“ Las normas heteroaplicativas, también denominadas de efectos mediatos, pueden ser definidas como aquellas normas que, luego de su entrada en vigencia, requieren indefectiblemente de un acto de ejecución posterior para poder ser efectivas. Es decir, que la eficacia de este tipo de normas está condicionada a la realización de actos posteriores y concretos de aplicación. Por ende, la posible afectación del derecho no se presenta con la sola entrada en vigencia de la norma, sino que necesariamente requiere de un acto concreto de aplicación para que proceda el amparo a fin de evaluar su constitucionalidad.

En sentido contrario, las normas autoaplicativas pueden ser definidas como aquellas que llevan incorporadas en sí mismas un acto de ejecución, de modo tal que la posible afectación al derecho se produce con la sola entrada en vigencia de la norma, pues ésta produce efectos jurídicos inmediatos en la esfera jurídica de los sujetos de derechos. Es decir, que este tipo de normas con su sola entrada en vigencia crean situaciones jurídicas concretas, no siendo necesario actos posteriores y concretos de aplicación para que genere efectos”.

De este modo, el debate que surge necesariamente es si las normas prohibitivas califican o no como autoaplicativas y de este modo generan

efectos desde su entrada en vigencia.

Al respecto, puesto que las normas prohibitivas no requieren de una norma que desarrolle su mandato de no-hacer, sino que en base a una lectura en contrario sensu sobre que lo no está prohibido está permitido, si la legislación proscribiera alguna acción, ésta no puede ser ejercida, por lo menos no dentro de los parámetros de la legalidad.

Razón por la que se considera que el artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC constituye una norma autoaplicativa.

5.6.3. El recurso de agravio constitucional

Para autores como Quiroga⁵¹, este recurso se define como “ aquel medio impugnativo contra las sentencias expedidas en segunda instancia en el Poder Judicial, que posibilita a las personas a acudir al Tribunal Constitucional como última instancia para obtener el restablecimiento de sus derechos constitucionales vulnerados o amenazados”.

Si bien tal regla de procedencia se encuentra contemplada en el artículo 18° del Código Procesal Constitucional, nuestro ordenamiento también ha realizado un desarrollo jurisprudencial al respecto, más aún, encuentra sustento en corrientes doctrinarias como la *Jurisdicción negativa de la libertad*, es decir, poseen sustento en la resolución denegatoria de una garantía constitucional.

Análisis sobre la Demanda de Amparo presentada por Lima Airport Partners S.R.L.

LAP interpuso la demanda de amparo solicitando la inaplicación de una norma que afecta directamente su derecho a la libertad de contratar, para lo cual resultaba crucial determinar si el artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC afecta o no el derecho tal derecho, con la consecuente aplicación del control difuso de constitucionalidad a la referida norma.

Señala LAP que resulta inconstitucional la restricción a su derecho a la libertad de contratar ya que al aplicar el test de proporcionalidad, la norma en cuestión no superaría ni siquiera el test de idoneidad en tanto existen medidas menos

⁵¹ QUIROGA LEÓN, Aníbal. El régimen del recurso de agravio constitucional, los precedentes vinculantes y las sentencias interlocutorias. En Revista de Investigación Jurídica, Número 10, Año 2015. P. 151.

gravosas para cumplir el deber de garantizar la seguridad de la población, menos aún si se aplican los principios fundamentales de la intervención regulatoria.

Al respecto, ya se había mencionado por instancias judiciales que los agravios señalados no pueden ventilarse en un proceso de amparo, pues para ello tiene a su alcance la vía del proceso contencioso administrativo como vía específica igualmente satisfactoria.

En efecto, la Quinta Sala Civil indica en el Fundamento Jurídico N° 05 de la Resolución N° 09 que:

“ Es indudable, por cierto, que cuestiones o problemáticas relacionadas o que surgen de la suscripción de Contratos de Concesión, como las que plantea la parte apelante en su demanda así como en su recurso de apelación, no son materia de discusión en el presente proceso de amparo, pues para ello tiene a su alcance la vía del proceso contencioso administrativo como vía igualmente satisfactoria, lugar donde, inclusive, los órganos jurisdiccionales tienen la facultad del control difuso así como la posibilidad de inaplicar la norma cuestionada en el caso concreto (art. 9.1 del TUO de la Ley 27584)”.

No obstante, como se puede advertir era jurídicamente imposible acudir por la vía contencioso administrativo en tanto no existía resolución administrativa de última instancia que impugnar, por lo que la única vía judicial que se constituía para efectos de los derechos vulnerados contra LAP era la demanda de Amparo.

Como agregado final, es pertinente señalar que el Contrato de Concesión contempla mecanismos de solución de controversia internos tal y como se advierte en la Cláusula 17° del Contrato de Concesión, clasificando éstos en controversias de mayor cuantía y menor cuantía; aplicando para el primero la vía arbitral y judicial, mientras que para el segundo caso invoca establecer consensos.

Aunado a ello, la Cláusula 26 del Contrato de Concesión estipula un protocolo de actuación en caso de que surjan situaciones como las del presente Expediente, esto es, situaciones que afectan el equilibrio económico-financiero

de la Concesión; estableciendo como salida la modificación consensuada del referido Contrato a propuesta del Concesionario. Siendo que ni LAP ni el MTC plantearon tales mecanismos.

POSTURA RESPECTO AL LITERAL C

Considero que la única vía procesal satisfactoria para resarcir el daño a la libertad de contratar sufrido por la promulgación del Artículo 7º del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC era **LA DEMANDA DE AMPARO, ÚNICA VÍA CAPAZ DE RESTITUIR EL ESTADO DE COSAS ANTERIOR A LA PROMULGACIÓN DE LA NORMA EN CUESTIÓN, OBJETIVO FINAL DE FINAL DE LAP.**

D. Sobre la subcontratación laboral llevada a cabo por Lima Airport Partners S.R.L. en servicios de seguridad

5.7. ¿La contratación directa implica mayor control sobre información privilegiada, así como mayor especialización técnica frente a la subcontratación laboral?

5.7.1. Sobre los regímenes de subcontratación laboral

A lo largo de la actuación judicial, se esgrimido tanto por el lado del MTC como por el lado de diversos Juzgados el hecho de que la contratación directa de persona, esto es, por medio de un contrato de trabajo, al margen de si es a plazo determinado o indeterminado, podría conllevar a un servicio más óptimo frente a la tercerización, cuanto menos en lo que respecta a los servicios de seguridad.

Existe diversas teorías sobre el fenómeno de la subcontratación, siendo la más relevante el de la descentralización productiva, el cual en palabras de Cruz Villalón⁵² se define como:

“ (...) organización del proceso de elaboración de bienes y/o de prestación de servicios para el mercado final de consumo, en virtud del cual una empresa decide no realizar directamente a través de sus medios materiales y personales ciertas fases o actividades precisas para alcanzar el bien final de consumo, optando en su lugar por desplazarlas a otras empresas o personas individuales, con quienes establece acuerdos de cooperación de muy diverso tipo.”

⁵² CRUZ VILLALÓN, Jesús. Descentralización productiva y sistema de relaciones laborales. Revista de Trabajo y Seguridad Social, Número 13, Año 1994, P. 8.

Aunado a ello, autores como Wilfredo Sanguinetti⁵³ indican que:

“ La descentralización productiva constituye, de tal forma, una estrategia de gestión empresarial basada en la combinación de tres elementos: a) la fragmentación y externalización de las actividades que integran un único ciclo de producción; b) el empleo de empresas especializadas y proveedores externos, normalmente en régimen de subcontratación, para su atención; y c) la coordinación global de las actividad de estos últimos por parte de la empresa principal, que mantiene así el control del entero proceso de producción pese a su disgregación”.

Como se puede advertir, es un fenómeno empresarial dirigido a desglosar a la empresa conforme a los servicios que prestan sus diferentes áreas, llegando a una clasificación entre actividades principales y actividades secundarias.

Al respecto, nuestro ordenamiento jurídico ha clasificado los tipos de subcontratación laboral conforme a las siguientes categorías:

- a) Intermediación laboral, regulado por la Ley N° 27626 y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 03-2002-TR, el cual consiste en el destaque de trabajadores de una empresa a otra, pudiendo hacerlo tanto sobre actividades principales (en tanto sean servicios integrales), como sobre servicios complementarios.

De acuerdo con Balbín Torres y Villavicencio Ríos⁵⁴, este tipo de subcontratación se sustenta en la provisión de mano obra, en la cual una empresa traslada trabajadores bajo su subordinación a otra con la finalidad de destacarlos.

- b) Tercerización laboral, regulado por la Ley N° 29245 y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 06-2008-TR, cuya finalidad es que una empresa denominada usuaria preste servicios complementarios bajo su propia cuenta y riesgo, lo cual implica contar con su propio personal.

De acuerdo a lo expuesto por Mauro Ugaz⁵⁵, este régimen de subcontratación implica la prestación de actividades complementarias por parte de una tercera empresa especializada quien posee independencia frente a la usuaria.

Aun asumiendo que los informes presentados por el MTC para sostener que en la práctica la subcontratación laboral implica una alta rotación de trabajadores

⁵³ SANGUINETTI RAYMOND, Wilfredo. Descentralización productiva, subcontratación y calidad del empleo: ¿términos incompatibles? En Revista de Derecho Social, Número 36, Año 2006. P.3.

⁵⁴ BALBÍN TORRES, Edgardo y Alfredo VILLAVICENCIO RÍOS. Intermediación y tercerización, labores principales y complementarias. Precisiones conceptuales, de Naturaleza y Alcances. En: Revista de Trabajo. Lima: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Año 2007. P. 13.

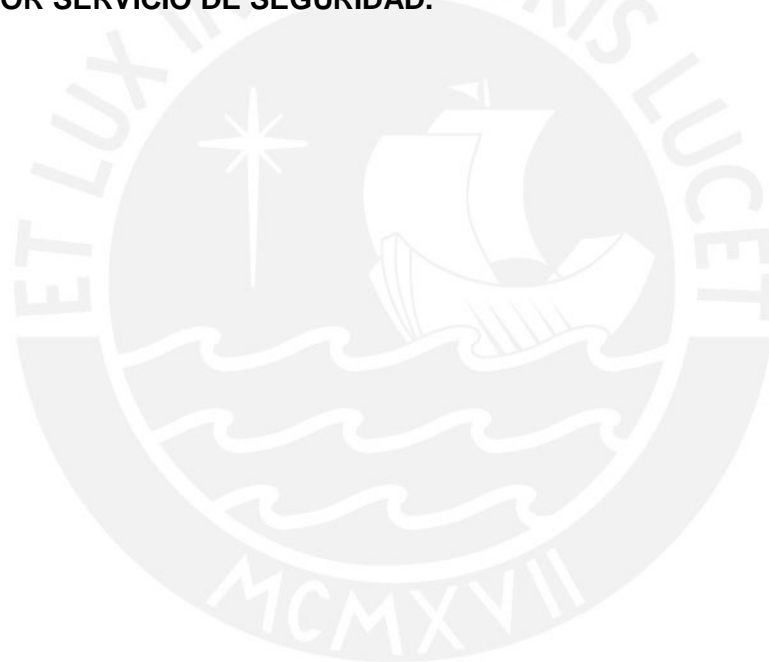
⁵⁵ UGAZ OLIVARES, Mauro. El régimen legal de la subcontratación (tercerización) de servicios en el Perú. En Revista Foro Jurídico, Número 10, Año 2010.

(con el consecuente riesgo de filtrado de información), ese es más un aspecto propio de la pragmática de las relaciones laborales que del diseño mismo de la subcontratación laboral.

Es más, bastaría con la definición anteriormente esbozada sobre subcontratación laboral para sostener que carece de sentido preferir un régimen de contratación directa frente a uno de subcontratación, después de todo la especialidad en las actividades también constituye fundamento de la subcontratación laboral.

POSTURA RESPECTO AL LITERAL D

De este modo, **NO EXISTE FUNDAMENTO PARA SOSTENER QUE LA CONTRATACIÓN DIRECTA DE TRABAJADORES CONLLEVA A UN MAYOR CONTROL SOBRE LA INFORMACIÓN PRIVILEGIADA, ASÍ COMO A UN MEJOR SERVICIO DE SEGURIDAD.**



VI. CONCLUSIONES

- El artículo 7° del Decreto Supremo N° 07-2006-MTC no cumple con los principios fundamentales del Derecho Administrativo Económico, por lo que su emisión constituye una afectación a las libertades económicas.
- El Contrato de Concesión se vio afectado por la publicación de la referida norma, resquebrajando el factor de competencia y con ello el equilibrio económico financiero propio de las Concesiones.
- LAP fue afectado en su derecho a contratar toda vez que la norma en cuestión tiene por finalidad que éste contrate de forma directa el personal encargado de la seguridad, sin que medien fundamentos razonables.
- No existen fundamentos para sostener que la contratación directa de personal conlleva a un mejor control sobre información privilegiada, en especial frente a la subcontratación que se realiza en atención a la especialidad.
- La demanda Amparo era la única vía procesal idónea para tutelar el derecho a la libertad de contratar afectado a LAP, ello en tanto no había actuación administrativa al respecto ni otra vía que pueda restituir el estado de cosas a la afectación.
- Por lo expuesto, **COMPARTO** la parte **RESOLUTIVA** de la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 03128-2011-PA/TC, y **PARCIALMENTE COMPARTO** la parte **CONSIDERATIVA**.

VII. BIBLIOGRAFÍA

- ALZA BARCO, Carlos. Autorregulación, apuntes conceptuales. En Revista Derecho & Sociedad, Número 36, año 2011. Pp. 75 y 76.
- BALBÍN TORRES, Edgardo y Alfredo VILLAVICENCIO RÍOS. Intermediación y tercerización, labores principales y complementarias. Precisiones conceptuales, de Naturaleza y Alcances. En: Revista de Trabajo. Lima: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Año 2007. P. 13.
- BARRANTES CÁCERES, Roxana. Los fundamentos económicos de las concesiones de infraestructura y servicios públicos. En Revista de Derecho Administrativo, Número 7, año 2009. Pp. 330 – 333.
- BULLARD GONZÁLEZ, Alfredo. El Estado Soy Yo, Arbitraje y Regulación, La Regulación Económica de los Servicios Públicos. En Revista Ecuatoriana de Arbitraje, Número 3, año 2011. P. 308.
- BREWER-CARIÁS, Allan Randolph. Consideraciones sobre el Régimen Jurídico de la Actividad de Policía Administrativa. En Revista de Derecho Público, Número 48, año 1991. Pp. 51 - 66.
- CALAFELL, Jorge Enrique. Teoría General de la Concesión. En: Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana N° 26. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México - UNAM. México D.F. 1996, P. 218.
- CARNEIRO ECHEVARRÍA, Max. Hacia una concepción finalista del Contrato de Concesión. En Revista Derecho & Sociedad, Número 45, año 2015. Pp. 76 y 77.
- COMADIRA, Julio Rodolfo. Licitación pública, nociones-principios-cuestiones. Segunda edición. Editorial Lexis Nexis, Año 2006, Buenos Aires. P. 275.
- CRUZ VILLALÓN, Jesús. Descentralización productiva y sistema de relaciones laborales. Revista de Trabajo y Seguridad Social, Número 13, Año 1994, P. 8.
- DAMMERT LIRA, Alfredo. Equilibrio Económico – Financiero en los Contratos de Concesión en Obras de Infraestructura. En Revista de Derecho Administrativo, Número 7, año 2009. P. 338.
- DARNACULLETA I GARDELLA, Maria Mercè y SALVADOR ARMENDÁRIZ, María Amparo. Nuevas fórmulas de génesis y ejecución normativa en la globalización: el caso de la regulación de la actividad financiera. En Revista de Administración Pública, Número 183, año 2010. Pp. 139-177.
- ESPINOSA-SALDAÑA BARRERA, Eloy. El proceso contencioso-administrativo: un puntual acercamiento a lo previsto en el Perú y España al respecto. En Revista de Derecho Administrativo, Número 1, Año 2006. Pp. 412 – 417.
- ESTEVE PARDO, José. Lecciones de Derecho Administrativo, Actualizada según leyes de 2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones

Públicas y de Régimen Jurídico del Sector Público. Editorial Marcial Pons, quinta edición, Año 2015. Pp. 357 - 416

GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo y RAMON FERNANDEZ, Tomás, Curso de Derecho Administrativo, Tomo I. Editorial Palestra, Temis, Lima – Bogotá, Versión latinoamericana en base a 12º edición, Año 2006.

FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. El Contrato Administrativo y la Licitación Pública. En Revista Derecho & Sociedad, Número 44, año 2015. P. 78.

GARCÍA PÉREZ, Marta. La naturaleza jurídica de la autorización y la concesión, a propósito de la utilización del dominio público. En Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, Número 1, año 1997. Pp. 338 – 342.

HERNÁNDEZ-MENDIBLE, Víctor Rafael. La libertad de empresa y los títulos habilitantes en el contexto de la Alianza del Pacífico. En Derecho Administrativo: Innovación, Cambio y Eficacia. Editorial Thomson Reuters, Lima, Año 2014. Pp. 695 – 701.

HUAPAYA TAPIA, Ramón. Notas sobre el Concepto Jurídico del Servicio Público en nuestro Ordenamiento Legal. En Revista Derecho & Sociedad, Número N° 36, año 2011. Pp. 96 y 97.

KELSEN, Hans; Kurt RINGHOFER, and Robert WALTER. Teoría general de las normas. México: Editorial Trillas, Año 1994.

KRESALIA ROSELLÓ, Baldo, El principio de subsidiariedad en materia económica. En Análisis de las Constituciones peruanas de 1979 y 1993, Palestra, Lima, 2010. P. 159.

KRESALJA ROSELLÓ, Baldo Juan José. ¿Estado o Mercado?, el principio de subsidiariedad en la Constitución peruana. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Año 2015, Lima.

KRESALJA ROSSELLÓ, Baldo y OCHOA CARDICH, César Augusto. Derecho Constitucional Económico. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Año 2017, Lima. P. 43.

LAGUNA DE PAZ, José Carlos. La autorización administrativa, Thomson-Civitas, Navarra, Año 2006. P. 85.

LANDA ARROYO, César. El proceso de Amparo en América Latina. En Revista Ius Et Veritas, Número 41, Año 2010. Pp. 112 – 126.

MARAVI SUMAR, Milagros. Procesos de selección regulados en el Perú para el otorgamiento de concesiones. Circulo de Derecho Administrativo. Lima, Año 2009.

MAYER, Otto. Derecho Administrativo Alemán, Tomo IV. Segunda edición, Editorial Depalma, Año 1982, Buenos Aires. P. 149.

MEILÁN GIL, José Luis. Categorías Jurídicas en el Derecho Administrativo. Editorial Iustel, Año 2011, España. Pp. 29 – 31.

MORÓN URBINA, Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Séptima edición. Lima: Gaceta Jurídica, Año 2008. P. 589.

MUÑOZ MACHADO, Santiago. Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General, tomo I. Cuarta Edición, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, Año 2015. P. 366.

NALVARTE SALVATIERRA, Pierre. Evolución del marco legal de las Concesiones y las Asociaciones Público-Privadas en el Perú. En Revista Derecho & Sociedad, Número 49, Año 2017. P. 362 – 365.

PAZ WINCHEZ, Daniel Alexis. Aspectos Generales del contrato administrativo en el marco de la Ley de Contrataciones del Estado. En Revista Actualidad Jurídica, Tomo 304, Año 2019. P. 195 y 196.

QUIROGA LEÓN, Aníbal. El régimen del recurso de agravio constitucional, los precedentes vinculantes y las sentencias interlocutorias. En Revista de Investigación Jurídica, Número 10, Año 2015. P. 151.

RUBIO SALCEDO, César. El otorgamiento de la buena pro en las compras estatales, una especial referencia a la definición plasmada por el Tribunal de Contrataciones del Estado. En Revista Jurídica del Perú, Número 102, Año 2009. Pp. 111 - 126.

SÁNCHEZ MORÓN, Miguel. Derecho Administrativo, parte general. Editorial Tecnos, Año 2014, décima edición, España. Pp. 651 – 782.

SANGUINETTI RAYMOND, Wilfredo. Descentralización productiva, subcontratación y calidad del empleo: ¿términos incompatibles? En Revista de Derecho Social, Número 36, Año 2006. P.3.

SALVATIERRA COMBINA, Rolando. Los Contratos de Concesión en el sector eléctrico. En Revista de Derecho Administrativo, Número 7, Año 2009. Pp. 317 – 318.

SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. Principios del Derecho Administrativo General II. Editorial Iustel, Año 2009, España. Pp. 261 – 291.

SORIA AGUILAR, Alfredo y OSTERLING LETTS, Madeleine. Apuntes sobre el Contrato de Concesión Privada. En Revista de Economía y Derecho, vol. 10, número 40. Editorial Sociedad de Economía y Derecho UPC, Lima. P. 97-100.

STIGLITZ, Joseph. Regulación y Fallas. En Revista de Economía Institucional, Volumen N° 12, Número 23. Pp. 13 – 16.

UGAZ OLIVARES, Mauro. El régimen legal de la subcontratación (tercerización) de servicios en el Perú. En Revista Foro Jurídico, Número 10, Año 2010.

VIERA ARÉVALO, Rafael. Aspectos procesales del Amparo. En Revista Ius Et Veritas, Número 49, Año 2014. P. 168.

ZAVALETA REVILLA, Luis Miguel. Vías específicas e igualmente satisfactorias. En Causales de improcedencia de los procesos constitucionales. Editorial Gaceta Jurídica, Año 2015, Lima. P. 53.



VIII. ANEXOS

Anexo 1 - A: Contrato de Concesión aeroportuaria suscrita entre LAP Y MTC

Anexo 1 - B: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú

Anexo 1 - C: Demanda de Amparo presentada por Lima Airport Partners S.R.L.

Anexo 1 – D: Resolución N° 01 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Anexo 1 – E: Recurso de Apelación interpuesto por LAP contra Resolución N° 1

Anexo 1 – F: Resolución N° 07 emitido por la Quinta Sala Civil

Anexo 1 – G: Resolución N° 04 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Anexo 1 – H: Contestación de demanda presentada por la PCM

Anexo 1 – I: Solicitud de incorporación al MTC en el Litis por parte de LAP

Anexo 1 – J: Denuncia Civil Presentada por la PCM

Anexo 1 – K: Contestación de demanda presentada por el Congreso de la República

Anexo 1 – L: Resolución N° 18 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Anexo 1 – M: Contestación de demanda presentada por el MTC

Anexo 1 – N: Resolución N° 28 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Anexo 1 – O: Resolución N° 34 emitido por el 34vo Juzgado Civil

Anexo 1 – P: Recurso de apelación interpuesto por LAP contra Resolución N° 34

Anexo 1 – Q: Resolución N° 05 emitido por la Quinta Sala Civil

Anexo 1 – R: Resolución N° 39 emitido por el 31er Juzgado Civil

Anexo 1 – S: Recurso de apelación interpuesto por LAP contra Resolución N° 39

Anexo 1 – T: Resolución N° 09 emitido por la Quinta Sala Civil

Anexo 1 – U: Recurso de Agravio Constitucional Interpuesto por LAP

Anexo 1 – V: Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Exp. N° 3128-2011-PA/TC



ANEXO 1-A



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

CHARGES AUGUSTO SALAZAR PEREZ
NOTARIO DE LIMA

Conste por el presente documento, el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (el "Contrato") que celebran el Estado Peruano (el "Concedente"), actuando a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción ("MTC"), debidamente representado por LUIS ORTEGA NAVARRETE, con Libreta Electoral No. 092 95957, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. _____, de fecha _____, y de la otra parte, el Consorcio integrado por Flughafen Frankfurt / Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd. y Casapi S.A.

(El Concesionario) con domicilio en Of. 202, San Isidro, Lima en Av. Victor Andrés Bello, N° 147, Torre Real Tres República del Perú, debidamente representado por el Inge Gustavo Morales Valentín, identificado(s) con D.N.E. N° 08770493, debidamente facultado(s) al efecto por escritura pública de fecha 26 de julio de 1999

ANTECEDENTES

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

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

Handwritten initials and a signature.

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

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

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

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

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

Mediante Resoluciones Supremas No. 010-98-TR del 23 de Junio de 1998, 028-98-TR del 10 de Agosto de 1998 y 609-99-PCM de 24 de noviembre de 1999, se nombró al Presidente y a los miembros del actual Comité Especial encargado de determinar y

promover los aeropuertos de la República que serán entregados en concesión al sector privado.

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

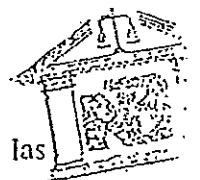
Mediante Ley No. 27111 del 11 de mayo de 1999 se aprobó la transferencia de las facultades y funciones de PROMCEPRI a COPRI y se ratificaron todos los actos efectuados mediante el Decreto de Urgencia No. 025-98 y la Resolución Suprema No. 033-99-PCM.

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

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

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

23.08.00



Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'R.A.' below it.

Con fecha _____, el Comité Especial adjudicó la buena pro consorcio Frankfurt-Bechtel-Corapi integrado

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

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

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

CLÁUSULA I
DEFINICIONES

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

Cualquier término que no se halle definido en el presente Contrato tendrá el significado que le atribuyan las Bases, y en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las Leyes Aplicables, y, en su defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.

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

Cualquier referencia a una Autoridad Gubernamental determinada se entenderá efectuada a la misma o a cualquier entidad que la sustituya o suceda.

23.08.00

persona que dicha Autoridad Gubernamental designe para cumplir los actos señalados en el presente Contrato o en las Leyes Aplicables.

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

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

1.1 "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o entidad de crédito a la exportación 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.

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

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

- 1.3. "Año Calendario" significará el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
- 1.4. "Año de Concesión" significará cada período de doce (12) meses del 1 de enero al 31 de diciembre, excepto que el primer Año de Concesión comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año, y que el último Año de Concesión comenzará el 1 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre. El número de Años de Concesión deberá en todo caso corresponder al total de Años de Concesión por la cual la misma se otorga o se proroga.
- 1.5. "Aprovechamiento Económico" significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú.
- 1.6. "Autoridad Gubernamental" significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo, conforme a Ley, que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las Personas o materias en cuestión.
- 1.7. "Bases" significará el documento denominado "Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", aprobadas por COPRI en sesión de



[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

fecha 23 de agosto de 2000, incluyendo cualquier formulario, anexo, apéndice y circular de las mismas emitida por el Comité Especial de acuerdo con sus facultades para establecer los términos de la adjudicación de la Buena Pro.

- 1.8. "Bienes de la Concesión" significarán los bienes, inicialmente identificados en el Anexo 2 del presente Contrato, las áreas descritas en el Anexo 11 del presente Contrato destinadas a la ampliación del Aeropuerto, cuyo Aprovechamiento Económico es entregado al Concesionario, así como Las Mejoras que se efectúen durante la Vigencia de la Concesión.
- 1.9. "Caducidad de la Concesión" significará la finalización de la Concesión ya sea por vencimiento del plazo previsto en el presente Contrato o por la ocurrencia de alguna de las causales establecidas en la Cláusula 15 del presente Contrato.
- 1.10. "Comité Especial" significa el Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.
- 1.11. "Concesión" significará el acto administrativo plasmado en el presente Contrato, mediante el cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión, lo que implica la autorización para prestar los Servicios Aeroportuarios y realizar las Mejoras de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato y con sujeción a las Leyes Aplicables. Se excluye de la Concesión los Servicios de Aeronavegación, con excepción de aquellos a cargo del Concesionario, conforme al Anexo 3 del presente Contrato.
- 1.12. "Contrato de Operación" significará un contrato que suscribe el Concesionario con un Operador para la operación del Aeropuerto o parte del mismo, en las condiciones establecidas en las Cláusulas 5.3 y 5.4.

- 1.13. "Días Útiles" significará los días calendario que no sea sábado, domingo, o días feriados oficiales en la ciudad de Lima, Perú. Los días feriados incluyen aquellos días en los cuales los bancos de la ciudad de Lima, Perú, no tengan la obligación de estar abiertos al público. Los feriados de medio día se consideran días feriados.
- 1.14. "Dólares" y "S" significará la moneda de curso legal en los Estados Unidos de Norte América.
- 1.15 "Endeudamiento Garantizado Permitido" significará el endeudamiento por concepto de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido, o por la emisión de valores inmobiliarios colocados entre Acreedores Permitidos o cualquier otra obligación u otra modalidad crediticia autorizada y aprobada por el Concedente, para su inversión en las Mejoras, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, que se garantice conforme a lo previsto en la Cláusula 21. Los términos financieros principales del préstamo, obligación o emisión de valores inmobiliarios aprobados por el Concedente, incluyendo los montos de principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización u otros términos o condiciones similares, deberán haber sido informados por escrito a OSITRAN. El arrendamiento financiero de bienes muebles se incluye entre las obligaciones que el Concesionario podrá solicitar al Concedente para su aprobación.
- 1.16 "Estándares Básicos" significará:
- a) International Standards Organization (ISO)
 - b) International Electrotechnical Commission (IEC)
 - c) British Standards Institution (BSI)
 - d) American National Standards Institution (ANSI)
 - e) American Standards for Testing and Materials (ASTM)
 - f) American Welding Society (AMWELD)
 - g) Uniform Building Code (UBC)
 - h) American Society of Mechanical Engineers (ASME)
 - i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE)
 - j) American Concrete Institute (ACI)



k) American Institute of Steel Construction (AISC)

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

1.18. "Fideicomiso" significará la relación jurídica por la cual el Concedente y el Concesionario transfieren en fideicomiso el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión descritos en el numeral 1.8 y las Mejoras, respectivamente, al fiduciario, para la constitución de un patrimonio fideicometido, sujeto al dominio fiduciario de este último, para beneficio de los Acreedores Permitidos, del Concesionario y del Concedente de conformidad con la Leyes Aplicables y los términos y condiciones del Contrato por el cual se constituya. El Fideicomiso también garantizará las obligaciones del Concesionario de acuerdo con el presente Contrato.

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

1.19. "Filial" significará una entidad relacionada con la prestación de Servicios Aeroportuarios y/o comerciales en el Aeropuerto, que controle, o esté controlada por el Concesionario, un Operador, un Inversionista Estratégico u otros accionistas del Concesionario. Se presume que existe control, a menos que se demuestre lo contrario a juicio del OSITRAN, en los siguientes casos:

- a) Cuando una Persona ejerce más de la mitad de poder de voto en la junta general de accionistas o de socios de una persona jurídica a través de la propiedad directa o indirecta, contratos de usufructo, prenda, fideicomiso, sindicación y similares; y,
- b) Cuando una Persona que no se encuentre comprendida en el literal precedente, tiene facultad para designar o remover a la mayoría de los miembros del directorio u órgano equivalente, para controlar o ejercer la mayoría de los votos en las sesiones del directorio u órgano equivalente de decisión, o para gobernar las

políticas operativas y/o financieras bajo un reglamento o un contrato cualquiera que fuere su modalidad.

1.20. "Fuerzas Armadas" significará el Ejército, la Fuerza Aérea, la Marina de Guerra, la Policía Nacional y cualquier otra rama o división de la fuerza militar o policial del Perú existente a la Fecha de Cierre.

1.21. "Garantía de Fiel Cumplimiento" significará una carta fianza irrevocable o una carta de crédito irrevocable que el Concesionario entregará al Concedente a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato.

1.22. "Gasto" tendrá el significado que a dicho término deba dársele de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad.

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

1.24. "Hipoteca" significará el gravamen que podrá establecerse en los términos de la Ley 26885 y al que se refiere la Cláusula 21.1 (b) del presente Contrato.

1.25. "Hora Punta" significará la hora - periodo de 60 minutos - que contiene el mayor número de actividades aeronáuticas, aeroportuarias y/o mayor movimiento de pasajeros en un "día punta" - el día con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros durante un mes - durante un "mes punta" - el mes con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros. Cada actividad aeronáutica, aeroportuaria o movimiento de pasajeros en el terminal comprende su propia y definida hora punta.



1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5.

Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, depósitos y cobranzas por cuenta de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago, y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato, en ningún caso. incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4. del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos.

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

En un plazo de tres Días Útiles, siguientes a la recepción de las objeciones formuladas por la División Técnica de Infraestructura de Terminales de OSITRAN o la que lo sustituya, el Concesionario presentará su apelación ante dicho órgano, pudiendo optar por presentar el informe de un perito experto en la materia, independiente y de reconocido prestigio internacional, el mismo que será seleccionado por el Concesionario de una lista proporcionada por OSITRAN, en el plazo de tres días calendario, contados a partir de la recepción de dicha lista.

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

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

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

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

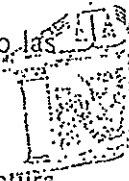
Todos los ingresos por prestación de servicios o venta de bienes o cualquier otra actividad, negocio u operación realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo deberán ser facturados en el Perú.

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

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

- 1.27. "Inversionistas Estratégicos" significará el Operador Principal y aquellos accionistas u otros propietarios del Concesionario enumerados en el Anexo 15, así como sus causahabientes y cesionarios permitidos.
- 1.28. "Leyes Aplicables" significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental.
- 1.29. "Licencia de Operación" significará la aprobación que se requiera, de acuerdo con las Leyes Aplicables, a fin de que el Concesionario y cualquier Operador puedan operar el Aeropuerto.
- 1.30. "Medio Ambiente" significará todo aquello que rodea al ser humano y que comprende a los elementos naturales, tanto físicos como biológicos, a los elementos artificiales (estructuras), los elementos sociales y a las interacciones de todos entre sí.
- 1.31. "Mejoras" significarán los bienes muebles e inmuebles así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.
- 1.32. "Mejoras Complementarias" significarán aquellas Mejoras referidas a servicios comerciales, hoteleros u otros que deberá ejecutar el Concesionario.
- 1.33. "Mejoras Eventuales" significará las Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6, que se requiera implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

- 1.34. "Mejoras Obligatorias" significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.
- 1.35. "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato.
- 1.36. "Nuevo Concesionario" significará la persona jurídica, elegida por concurso público, que sustituirá al Concesionario, en el supuesto de haberse declarado la Caducidad de la Concesión por cualquiera de las causales previstas en el presente Contrato, con excepción de las establecidas en las Cláusulas 15.5 y 15.6.
- 1.37. "Nuevos Soles" significará la moneda de curso legal del Perú.
- 1.38. "Operaciones Principales" significan aquellas operaciones contenidas en el Anexo 3, las cuales sólo podrán ser realizadas por el Operador Principal.
- 1.39. "Operador" significará el Operador Principal o cualquier Operador Secundario.
- 1.40. "Operador Principal" significará el Operador que realiza directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto.
- 1.41. "Operador Secundario" significará el Operador u Operadores que llevan cabo las operaciones no principales del Aeropuerto.
- 1.42. "OSITRAN" significará el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público que cumple las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley No. 26917 y en su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo No. 024-98-PCM, sus normas complementarias, modificatorias y ampliatorias, o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro.



OSITRAN administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos.

23.08.00

[Handwritten signature] 15 / *[Handwritten signature]*

- 1.43. "Parte" significará el Concedente o el Concesionario, según sea el caso.
- 1.44. "Partes" significará el Concedente y el Concesionario.
- 1.45. "Período Inicial" significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive.
- 1.46. "Período Remanente de Vigencia de la Concesión" significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión y el término del último año de Vigencia de la Concesión, inclusive.
- 1.47. "Persona" significará cualquier persona natural o jurídica, asociación, institución, Autoridad Gubernamental, o cualquier otra entidad cualquiera sea su naturaleza.
- 1.48. "Porcentaje" significará el porcentaje ofrecido por el adjudicatario de acuerdo a las Bases, es decir el _____ por ciento de los Ingresos Brutos.
- 1.49. "Procedimientos de Contabilidad" significarán los procedimientos, términos, disposiciones y otros principios establecidos en los principios de contabilidad generalmente aceptados y aplicados en el Perú y los criterios que sobre el particular establezca OSITRAN, de conformidad con la Cláusula 7 del presente Contrato.
- 1.50. "Reglamento del TUO" significa el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM.
- 1.51. "Requisitos Técnicos Mínimos" significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el

marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

- 1.52. "Retribución" significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último Año de Concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años.
- 1.53. "Servicios de Aeronavegación" significarán aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia, incluyendo los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o aquellos que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya.
- 1.54. "Servicios Aeroportuarios" significará los servicios normales y habituales de aeropuerto para el transporte de pasajeros, así como la carga y descarga de aeronaves, excluyendo los Servicios de Aeronavegación ajenos a la responsabilidad del Concesionario.

- 1.55. "Tarifa" significará la contraprestación por un servicio regulado que el Concesionario o un Operador recibirá de un Usuario del Aeropuerto de conformidad con la Cláusula 6.1. Los pagos por servicios no vinculados necesariamente al Aeropuerto, y cuyo precio no se encuentre regulado, no formarán parte de la Tarifa para efectos del establecimiento de Tarifas Máximas.
- 1.56. "Tarifas Máximas" significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. A partir de la Fecha de Cierre regirán las Tarifas Máximas que se establecen en el Apéndice 2 del Anexo 5, hasta que éstas sean modificadas por OSITRAN.
- 1.57. "Tipo de Cambio del Dólar" significará la "Cotización de Oferta y Demanda - Tipo de Cambio Promedio Ponderado, Venta" referido a Nuevos Soles y Dólares publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros en la fecha que corresponda, durante la Vigencia de la Concesión, o el tipo de cambio equivalente que lo sustituya en el futuro.
- 1.58. "TUO" significa el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. 059-96-PCM.
- 1.59. "Usuario" significa cualquier Persona que utiliza la infraestructura del Aeropuerto.
- 1.60. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores registrados en los estados financieros del Concesionario de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.
- 1.61. "Valor presente del Flujo de Caja Libre" Es el valor presente aplicado al neto del flujo de caja operativo - sin considerar cargas financieras y suponiendo que no existe deuda - después de impuestos- considerando tanto la Retribución como la tasa de regulación como gastos, menos los egresos para las reposiciones y/o

23.08.00

18

re inversiones y las variaciones del capital de trabajo necesarias para el mantenimiento del nivel de actividad operativa; proyectadas para cada año durante el periodo que resta entre la Caducidad motivadas según las cláusulas 15.5 y 15.6 del presente Contrato y el término original de Vigencia de la Concesión.

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

Dichos flujos se explican en la siguiente fórmula:

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

n = Año de proyección.

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

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

D_n = Depreciación más amortización.

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

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

La definición de la tasa de descuento y las proyecciones para cada año serán determinadas por una firma internacional de reconocido prestigio, acreditada por OSITRAN a la fecha de resolución de la Concesión por el Concedente. El costo de los honorarios de la firma internacional será asumido por el Concedente.

23.08.00

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

CLÁUSULA 2 OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION

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

2.1 Otorgamiento de la Concesión. El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión.

2.2 Aprovisionamiento de Combustible. El Concesionario y en su caso el Operador, permitirán, sin discriminación, sobre bases razonables, la actividad de aprovisionamiento y venta de combustibles y aceites en el Aeropuerto, para las aeronaves. El Concesionario, y en su caso el Operador, deberá establecer un precio a cobrar por el servicio de almacenaje y puesta a bordo del combustible, que será aplicado por igual a cualquier compañía intermediaria que desee utilizar los servicios de las instalaciones. Ningún proveedor de combustible podrá

aprovisionar ni vender combustible en el Aeropuerto utilizando medios propios de almacenamiento, conducción o transporte de combustible, salvo que el Concesionario lo autorice. Esta materia se encuentra regulada en mayor detalle en el Anexo 8.

2.3 Fuerzas Armadas. El uso del Aeropuerto y sus instalaciones por parte de las Fuerzas Armadas, así como los derechos y obligaciones que a ellas correspondan por tal uso, están especificadas en el Anexo 7. Todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas Armadas, y que no haya sido satisfecho dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a su fecha de pago programado, podrá ser deducido por el Concesionario de la Retribución del trimestre siguiente hasta en un 100% del monto total adeudado, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio.

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

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

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

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

2.5 Garantía del Estado. El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

2.6. Prerrogativas del Concedente: El Concedente se reserva la prerrogativa de controlar los términos y condiciones fundamentales en los que se prestará el servicio público aeroportuario en el Perú. A este efecto, el Concesionario requerirá la aprobación previa y por escrito del Concedente, quien no la negará injustificadamente, para llevar a cabo o adoptar cualquiera de los siguientes actos o medidas:

2.6.1 Incorporación de nuevos socios mediante cualquier modalidad o reemplazarlos, reducción de capital, emisión de obligaciones convertibles en acciones, inscripción de cualquier serie de acciones de la empresa en

420
120

cualquier bolsa de valores, cambio de objeto social, transformación, fusión, escisión o disolución de la sociedad y constitución de garantías reales sobre bienes sociales, salvo lo que considere este Contrato, que no constituyan Mejoras, para respaldar obligaciones distintas a las de la propia empresa;

- 2.6.2 Ceder su posición contractual, o de cualquier forma directa o indirecta sustituir a cualquier Inversionista Estratégico, a fin de asegurar que quien obtuvo la buena pro efectivamente actúe como Concesionario durante la Vigencia de la Concesión;
- 2.6.3 Designar a los Acreedores Permitidos que gozarán, en su caso, de las garantías del Fideicomiso, o de la Hipoteca o de la garantía sobre los ingresos del Concesionario, con el propósito de controlar el origen de los recursos y la viabilidad económica del Aeropuerto;
- 2.6.4 Reducir la participación del Operador Principal en el capital del Concesionario a un porcentaje menor al previsto en la Cláusula 5.3, con el propósito de asegurarse que el Operador Principal continúe comprometido con la operación del Aeropuerto durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 3 VIGENCIA DE LA CONCESION

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

Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años.

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

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

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

CLÁUSULA 4
CONDICIONES DE PAGO DE LA CONCESION

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

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

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

- 4.3 Pago al FONCEPRI. OSITRAN será el encargado de transferir el pago efectuado por el Concesionario al Fondo de Promoción de la Inversión Privada en las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos ("FONCEPRI"), o el que lo sustituya. El monto correspondiente a dicho pago será descontado de la Retribución, conforme a lo dispuesto por el inciso a) del Artículo 1 del Decreto Supremo N° 021-98-PCM.
- 4.4 Pagos. Todos los pagos a efectuarse por el Concesionario de acuerdo con el presente Contrato serán satisfechos en Dólares. Si el Concesionario no efectuare un pago puntualmente, pagará por cada día de retraso un monto adicional a dicho pago sobre la base de la tasa anual equivalente a diez (10) puntos porcentuales por año sobre la tasa de interés legal de moneda extranjera establecida por la Superintendencia de Banca y Seguros o el ente que lo sustituya, hasta el máximo permitido por Ley.

CLÁUSULA 5 OPERACION DE LA CONCESIÓN

- 5.1 Régimen de los Bienes de la Concesión. Durante la Vigencia de la Concesión, el Concedente, o quien éste designe tendrá el derecho de propiedad de los Bienes de la Concesión, salvo lo dispuesto en el inciso 5.7.2 de la Cláusula 5.7 del presente Contrato. El Concesionario tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la Concesión, la operación del Aeropuerto, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la implementación de las Mejoras, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el presente Contrato y las Leyes Aplicables. No obstante cualquier otra disposición establecida en sentido contrario en el presente Contrato, el Concesionario será responsable solidario con el Operador Principal, frente al Concedente, por la actuación del Operador Principal. El Operador Principal no responderá por las obligaciones del Concesionario frente al Concedente que no se relacionen o deriven de la actuación del Operador Principal.

5.2 Inicio de Operaciones. El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre, inclusive.

5.3 Contrato de Operación con el Operador Principal. El Operador Principal llevará a cabo directamente y por cuenta del Concesionario las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 3 del presente Contrato.

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

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

(a) Gerente General;

(b) Gerente de Operaciones;

→ (c) Gerente de Seguridad; ← FORZA S.A.

(d) Gerente Comercial; y

(e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

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

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

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

5.6.1 Durante el Período Inicial:

5.6.1.1 Mejoras Obligatorias

Las indicadas en el Anexo 6.

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

Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000.00 (cien millones de Dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

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

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

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

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

5.6.1.2 Mejoras Eventuales

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.1.3 Mejoras Complementarias

Las que establezca el Anexo 6.

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

5.6.2 Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:

5.6.2.1 Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del decimoprimer año de Vigencia de la Concesión.

En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan

X
inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el sexto año de Vigencia de la Concesión.

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

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.2.2 Mejoras Eventuales

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

5.6.2.3 Mejoras Complementarias

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

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

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

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

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

746

1349

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

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

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

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

Los montos requeridos para efectos de las Mejoras se determinarán con base en los valores que se indican para este efecto en el Anexo 6 del presente Contrato.

El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables

23.08.00

5

5

las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada.

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

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

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Periodo Inicial y los Gastos relacionados a dichas Mejoras, y el primer programa de

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

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

5.11 Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario.

5.12 Cuentas. El Concesionario presentará a OSITRAN, dentro de los tres (3) meses siguientes al final de cada Año de Concesión, un estado de cuentas y balance debidamente auditados por una firma de auditores de reconocido prestigio internacional a satisfacción de OSITRAN, en el que consten los Gastos efectuados por el Concesionario durante el Año de Concesión precedente. El estado de

cuentas indicará la forma y el alcance en que cualquier Gasto fue incurrido por concepto de una Mejora conforme a lo previsto en la Cláusula 5.7.

- 5.13 Mejoras Eventuales. El Concesionario presentará a OSITRAN, todos los planes e información con relación a cualquier Mejora Eventual y cualquier Gasto relacionado con la misma, tan pronto como sea posible, previo al inicio de las obras.

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

- 5.14 Otra Información. El Concesionario presentará a OSITRAN los planes e información adicional sobre el programa de operaciones del Aeropuerto que OSITRAN pueda requerir periódicamente.

- 5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

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

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

5.16 Equipos. El Concesionario, dentro de su área de responsabilidad, adquirirá e instalará equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta, que hayan probado su eficacia en otros aeropuertos, para la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios de Aeronavegación, en lo que le competa, de conformidad con el presente Contrato, asegurándose que cumplan con todos los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

5.17 Garantía de Calidad. El Concesionario:

5.17.1 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9000 o el que lo sustituya, durante las etapas de diseño, construcción e instalación de cualquier Mejora, y del servicio y operación del Aeropuerto en su conjunto.

5.17.2 Pondrá en operación y mantendrá un programa de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9004-2, o el que lo sustituya, durante la gestión de la calidad.

5.17.3 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 14000, o el que lo sustituya.

5.17.4 En un plazo de tres (3) años contado a partir de la Fecha de Cierre obtendrá la certificación y/o registro que acredite que está operando de acuerdo con los estándares ISO antes mencionados o los que los sustituyan. Dicho certificado o registro será emitido por un ente debidamente acreditado y aprobado por OSITRAN.

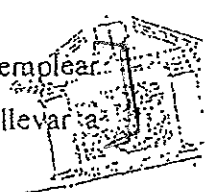
5.17.5 Se obliga a mantener actualizados los programas de certificación mencionados en los numerales anteriores durante la Vigencia de la Concesión.

5.18 Información Aeroportuaria. El Concedente ha puesto a disposición del Concesionario la sala de datos, a la que las Bases hacen referencia, que contiene cierta información para uso y beneficio del Concesionario y de los Inversionistas Estratégicos. El Concesionario y los Inversionistas Estratégicos reconocen la disponibilidad de dicha información y por el presente declaran que han llevado a cabo su propia investigación (due diligence) y que proceden en el presente Contrato por su propia cuenta y riesgo.

5.19 Aduanas y Otras Autoridades. El Concesionario proporcionará a las entidades a que se refiere el Anexo 10 y en las condiciones mencionadas en dicho Anexo, en forma gratuita, oficinas no amobladas, pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades, incluyendo las de vigilancia. Asimismo, el Concesionario coordinará con dichas entidades la compatibilidad de los Sistemas de Transmisión de Datos.

5.20 Emergencias. El Operador Principal deberá contar con un plan de emergencias y operación de siniestros, aprobado por OSITRAN, y deberá observar las condiciones establecidas en el Anexo 4 del presente Contrato. El Concesionario deberá presentar a OSITRAN para su aprobación, dentro de un plazo de sesenta (60) días calendario contado a partir de la Fecha de Cierre, un plan de emergencias y operación de siniestros. En tanto dicho plan no sea aprobado, regirá el que esté en vigor para el Aeropuerto a la Fecha de Cierre.

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



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

5.23 De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo de cuatro (4) 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.

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 cuarto año de Vigencia de la Concesión.

**CLÁUSULA 6
TARIFAS E INGRESOS**

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

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

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

4

23.08.00

[Handwritten signatures]

CLÁUSULA 7
PRINCIPIOS APLICABLES A LA PRESTACION DE SERVICIOS
AEROPORTUARIOS

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

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

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

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

El Concesionario deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas y locales del Terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el Concesionario y el Operador Principal deberán cumplir con todas las Leyes Aplicables relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al Aeropuerto en igualdad de circunstancias.

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

8.4

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

9.1

CLÁUSULA 8
IMPUESTOS

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

8.2 Beneficios Tributarios. A partir de la Fecha de Cierre, a la solicitud razonable del Concesionario, el Concedente hará sus mejores esfuerzos para asegurar que el Concesionario obtenga los beneficios establecidos por las Leyes Aplicables a los cuales el Concesionario pudiera tener derecho de acuerdo con tales leyes. El pago de todos los impuestos y el establecimiento de las garantías que se requieran de acuerdo con las Leyes Aplicables para el goce de cualquiera de los beneficios referidos en la presente Cláusula 8.2, serán exclusivamente por cuenta y responsabilidad del Concesionario. Para poder gozar de cualquier beneficio establecido por las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en las mismas.

8.3 Exoneración, Amortización y Deoreciación. Para efectos de la reversión o transferencia de los Bienes de la Concesión al Concedente a la terminación programada o anticipada de la Vigencia de la Concesión, incluyendo sus posibles prórrogas, será de aplicación lo dispuesto por el artículo 22 del TUO modificado por la Ley Nro. 27156 y el Decreto Supremo Nro. 132-97-EF, normas modificatorias y ampliatorias.

- 8.4 Impuesto Predial, Cargas Fiscales. Los impuestos y toda otra carga fiscal sobre los Bienes de la Concesión, incluyendo, pero sin limitarse al impuesto predial sobre el Aeropuerto, deberán ser pagados por el Concesionario durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 9
DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL
CONCEDENTE

- 9.1 El Concesionario declara y garantiza al Concedente que las siguientes declaraciones a la Fecha de Cierre, y, después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán, ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:

- 9.1.1 Organización, Poderes, Capitalización, Vigencia, Negocio, Subsidiarias y Sociedades

9.1.1.1 Organización y Poderes. El Concesionario y el Operador Principal son sociedades o entidades mercantiles debidamente constituidas, válidamente existentes, debidamente inscritas en el registro correspondiente, de acuerdo con las leyes de su jurisdicción de constitución u organización (jurisdicción que se determina en el Anexo 17). El Concesionario y el Operador Principal cuentan con todos los poderes sociales u otros poderes aplicables, y la autoridad necesaria para ser propietarios y operar sus propiedades, llevar a cabo sus negocios como se conducen y proponen ser conducidos, el Concesionario para suscribir el presente Contrato y para cumplir con las obligaciones establecidas en el mismo.

9.1.1.2 Capitalización. Las acciones de capital emitidas, los intereses sociales y otros intereses de capital del Concesionario se establecen en el Anexo 18. Todas las acciones emitidas del capital, participaciones sociales y otras participaciones de capital del

Concesionario están debidamente autorizadas y válidamente emitidas, pagadas en un cincuenta por ciento (50%), libres de cargas y gravámenes, y dichas acciones, participaciones sociales u otros intereses de capital han sido emitidos de conformidad con todas las leyes de sociedades o de títulos valores que sean aplicables, con sujeción a lo previsto en la Cláusula 21.5. Las acciones de capital u otras participaciones sociales de capital del Concesionario son propiedad de las personas o entidades indicadas en el Anexo 18 y en los montos establecidos en el mismo. Ninguna acción de capital, participación social u otro interés de capital del Concesionario que no sean las aquí descritas han sido emitidas o están pendientes de emisión. Salvo lo establecido en el Anexo 18, no existen derechos de preferencia ni otros derechos, opciones, garantías, derechos de conversión, acuerdos o entendimientos similares pendientes para la compra o adquisición del Concesionario de cualquier acción de capital, participación social u otros valores del Concesionario.

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

9.1.2 Autorización y Otras Materias

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

9.1.2.2 Inexistencia de Conflictos. La suscripción, entrega y cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario y la realización de los actos contemplados en el mismo: (1) no incumplen alguna disposición de las Leyes Aplicables al Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico, acuerdo social, acuerdos fiduciarios o estatuto del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico, según sean aplicables, o cualquier orden, resolución o decreto de cualquier Autoridad Gubernamental que obligue al Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico; (2) no está en conflicto con, ni se encuentra en incumplimiento de, o constituye (con la debida notificación o el transcurrir del tiempo o ambos) un incumplimiento de cualquier obligación contractual del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico; (3) no resultan en, o requieren la creación o imposición de, cualquier gravamen sustancial sobre cualquiera de las propiedades o activos del Concesionario o del Operador Principal (no incluyendo los gravámenes que de acuerdo al presente Contrato pueden establecerse); y (4) no requiere aprobación o consentimiento alguno de ninguna persona o entidad, de acuerdo con cualquier obligación contractual del Concesionario.

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

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

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

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

9.1.5 Pago de Tributos. El Concesionario ha pagado todos los tributos (incluyendo todos los impuestos, tasas, derechos y otras obligaciones gubernamentales que graven a dicha persona o entidad o a sus respectivas propiedades, activos, ingresos o franquicias) y ha presentado todas las declaraciones sobre impuestos y/o tributos que le son aplicables.

9.1.6 Contratos Adversos. El Concesionario no es parte en contratos de compra, contratos de futuros, convenios de no-competencia, o cualquier otro contrato que limite su capacidad para realizar negocios, o que pudiera razonablemente resultar sustancialmente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.

9.1.7 Cumplimiento de Contratos. El Concesionario no ha incurrido en el incumplimiento de cualquier obligación, convenio o condición contenida

en cualquier obligación contractual, salvo cuando dicho incumplimiento no pueda ser razonablemente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.

9.1.8 Propiedad Intelectual. El Concesionario y el Operador Principal tienen la propiedad, licencia de uso, o de otro modo tienen el derecho de utilizar toda patente, marca, nombre comercial, derecho de autor, tecnología, know-how y procesos necesarios para el cumplimiento del presente Contrato y para la operación del Aeropuerto.

9.1.9 Solvencia. A partir de la fecha del presente Contrato, el Concesionario:

9.1.9.1 tiene la propiedad sobre activos con un valor real de mercado mayor al monto total de su pasivo (incluyendo contingencias);

9.1.9.2 tiene un capital sustancialmente suficiente en relación con sus operaciones, como las llevan a cabo actualmente, o en relación con cualquier operación contemplada; y

9.1.9.3 no intenta incurrir, ni pretende incurrir, en deudas superiores a su capacidad de pago.

9.1.10 Divulgación. Ninguna declaración o garantía del Concesionario contenida en el presente Contrato, o en cualquier otro documento, certificado o declaración por escrito, proporcionado al Concedente con relación al presente Contrato, contiene o constituye una declaración falsa de algún hecho u omite revelar un hecho cuya revelación es necesaria para realizar declaraciones que no sean engañosas, teniendo en consideración las circunstancias en las cuales fueron hechas. No existe hecho sustancial conocido por parte del Concesionario que haya tenido, tenga o pudiera tener un efecto sustancialmente adverso en la capacidad del Concesionario para cumplir con el presente Contrato, que no haya sido divulgado en el

presente Contrato o en otros documentos, certificados y declaraciones proporcionadas al Concedente.

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

9.2 El Concedente garantiza al Concesionario que:

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

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

CLÁUSULA 10
GARANTIA DE FIEL CUMPLIMIENTO

10.1 Garantía de Fiel Cumplimiento. Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de la

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

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

- 10.2 Restitución del Monto Garantizado. En caso de ejecución parcial o total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, el Concesionario deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto establecido. Si el Concesionario no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto original requerido en la Cláusula 10.1 en un plazo de diez (10) días calendario contado a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución de la misma, el Concedente a través de OSITRAN, mediante comunicación escrita a ese

efecto, declarará resuelto el presente Contrato y, como consecuencia de ello, la Concesión caducará en la fecha de dicha notificación.

CLÁUSULA II
CONDICIONES PARA LA FECHA DE CIERRE

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

11.1.1 El presente Contrato deberá haber sido debidamente suscrito por las Partes;

11.1.2 El Contrato de Operación deberá haber sido debidamente suscrito por el Concesionario y el Operador Principal;

11.1.3 El Concesionario o el Operador Principal deberá haber obtenido la Licencia de Operación;

11.1.4 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá haber sido emitida en los términos establecidos en el Anexo 13;

11.1.5 El Concesionario deberá haber obtenido los consentimientos, aprobaciones y reconocimientos de todas las personas cuyo consentimiento, aprobación y reconocimiento pudiera ser requerido sobre los términos y la suscripción del presente Contrato y la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el mismo, salvo lo dispuesto en la Cláusula 25;

11.1.6 Las pólizas de seguro requeridas en la Cláusula 20 deberán estar en plena vigencia y efecto, conjuntamente con la entrega de las pólizas correspondientes u otra prueba apropiada que evidencie una cláusula de pago por pérdida y/o cláusulas de seguro adicionales o endosos, según sea apropiado, a favor del Concedente, y en forma sustancialmente satisfactoria para el mismo;

11.1.7 Ninguna acción, procedimiento, proceso, investigación, auditoría, reglamento o ley deberá haber sido instituida ante cualquier Autoridad Gubernamental, de tal forma que (i) si fuera iniciada pudiera tener un efecto sustancialmente adverso para el Concesionario o (ii) limite, restrinja o prohíba la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato y que, a juicio del Concesionario, pudiera hacer desaconsejable la ejecución de dichas operaciones y transacciones. La declaración jurada del Concesionario de no conocer de dichos hechos, actos o acciones será prueba suficiente, salvo evidencia en contrario;

11.1.8 El Concedente haya recibido testimonio de la escritura pública de constitución y estatuto del Concesionario, en el que conste que su único objeto social es el fungir como Concesionario del presente Contrato, y prueba de su inscripción en el registro público correspondiente, conjuntamente con cualquier modificación a dicha escritura pública de constitución y estatuto;

11.1.9 El capital suscrito sea al menos equivalente a US\$ 30'000,000 y cuando menos se haya pagado US\$ 15'000,000 del mismo; lo que deberá acreditarse con la constancia de inscripción de la Sociedad Concesionaria ante el Registro Público correspondiente, salvo que ello conste por escritura pública a que se refiere el numeral 11.1.8. El saldo del capital social suscrito pero no pagado deberá ser pagado dentro del primer año de Vigencia de la Concesión.

11.1.10 El Concedente haya recibido el poder inscrito y debidamente otorgado por el Concesionario a favor de su representante legal, autorizando a éste último a suscribir el presente Contrato en representación del Concesionario;

11.1.11 A la Fecha de Cierre, las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, cumplan con todas las Leyes Aplicables (incluyendo, sin limitación alguna, aquellas leyes de cada jurisdicción correspondiente

al lugar en que cada Inversionista Estratégico esté domiciliado o constituido) y no haya impedimento legal alguno para la suscripción, ejecución y cumplimiento del presente Contrato;

11.1.12 El Concesionario deberá haber transferido a la Dirección Ejecutiva FOPRI la suma de 'USS3'500,000.00 (Tres Millones Quinientos Mil Dólares) por los gastos del proceso para la entrega en concesión del Aeropuerto.

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

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

CLÁUSULA 12
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIONES

12.1 Ausencia de Responsabilidad del Concedente. El Concesionario reconoce y acuerda expresamente que, salvo en los casos de culpa inexcusable, dolo o mala fe, el Concedente no tendrá responsabilidad alguna frente al Concesionario, a los Inversionistas Estratégicos o cualquiera de sus cesionarios, agentes o acreedores, por cualquier pérdida, daño o demora de cualquier naturaleza, que resulte directa o indirectamente de cualquier acto, omisión, negligencia o incumplimiento que surja durante el curso de, en relación con, o como consecuencia del otorgamiento

de la Concesión. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A., o la entidad o entidades correspondientes del Estado Peruano, serán responsables de todas las obligaciones que se deriven de la operación del Aeropuerto hasta la Fecha de Cierre, no siéndolo ni el Concesionario ni el Operador Principal. Sin perjuicio de la generalidad de las estipulaciones que anteceden, por medio del presente las Partes acuerdan que:

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

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

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

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

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

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

12.4 Limites a la Responsabilidad del Concesionario. El Concesionario no es un sucesor o empleador sustituto del Concedente, ni de sus organismos, y por tanto no le corresponde ninguna responsabilidad por las operaciones y actividades en el Aeropuerto que hayan ocurrido con anterioridad a la Fecha de Cierre. El Concedente mantendrá al Concesionario y al Operador Principal indemne con relación a dichas operaciones y actividades ocurridas con anterioridad a la Fecha de Cierre, y a cualquier responsabilidad que de las mismas se derive.

CLÁUSULA 13 FUERZA MAYOR

13.1 Eventos de Fuerza Mayor. Para los fines del presente Contrato, el término "Evento de Fuerza Mayor" significará un evento, condición o circunstancia, incluyendo el caso fortuito, fuera del control razonable de la Parte que reclama la Fuerza Mayor, el cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables de la Parte que

69

reclama la Fuerza Mayor para prevenirla o mitigar sus efectos, causa una demora relevante, o la interrupción en el cumplimiento de cualquier obligación establecida en el presente Contrato, incluyendo, sin limitación:

- 13.1.1 Cualquier acto de guerra (declarada o no), invasión, conflicto armado o acto de enemigo extranjero, bloqueo, embargo, revolución, disturbio, insurrección, conmoción civil o manifestaciones incluyendo las de ex-trabajadores del Aeropuerto, actos de terrorismo, y cualquier apropiación, ocupación o sitio de cualquier parte sustancial del Aeropuerto, como consecuencia de lo anterior;
- 13.1.2 Cualquier huelga o suspensión de trabajo que no ha sido motivada por un deseo de influenciar los términos de contratación entre el Concesionario y sus trabajadores, o que sea en respuesta al cambio de la Ley Aplicable o sea dirigida contra compañías o instalaciones de propiedad, o administración extranjera;
- 13.1.3 El hallazgo de cualquier ruina arqueológica o histórica que impida de forma sustancial la realización de las Mejoras, o que retrase su ejecución por un plazo superior a seis (6) meses, a pesar de que el Concesionario esté dispuesto a modificar sus planes a efecto de remover el impedimento o reducir dicho plazo.
- 13.1.4 Cualquier terremoto, inundación, tormenta, huracán, tornado, rayo, incendio, explosión, epidemia, plaga o evento similar;
- 13.1.5 Y en general, cualquier huelga o paro laboral, que impida realizar las operaciones y actividades dentro de las instalaciones del Aeropuerto.

13.2 Lev Aplicable. El Concesionario no podrá invocar la aprobación o efectos de una Ley Aplicable como un Evento de Fuerza Mayor en relación con el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario establecidas en el presente Contrato.

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

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

13.3.2 Permitir una prórroga apropiada de la Vigencia de la Concesión.

13.4 Ausencia de Responsabilidad. Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por causa de un Evento de Fuerza Mayor por un lapso superior a doce (12) meses y que impida a las aeronaves despegar y aterrizar con sus pasajeros y carga, así como abordar, bajar, cargar y descargar de las aeronaves en forma segura, dará derecho a cualquiera de las Partes a resolver el presente Contrato, declarándose caduca la Concesión mediante notificación por escrito a la otra Parte.

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

- 13.5.1 Los actos que constituyen el supuesto Evento de Fuerza Mayor, dentro del primer Día Útil de haber ocurrido o de haber deseubierto dicho evento, salvo que el mismo sea público y evidente, en cuyo caso no requerirá de notificación alguna; y
- 13.5.2 El período previsible de suspensión de actividades por la Parte afectada. Además, la Parte que invoque el Evento de Fuerza Mayor deberá mantener a la otra Parte informada de cualquier desarrollo de los eventos relevantes.
- 13.6 Saneamiento. La Parte que invoque un Evento de Fuerza Mayor deberá realizar todo esfuerzo posible para asegurar que la prestación de los Servicios Aeroportuarios sea reanudada una vez concluido dicho evento. Más aún, la Parte afectada deberá realizar todo esfuerzo posible para minimizar cualquier demora o costo adicional para los Usuarios.

CLÁUSULA 14

CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

- 14.1 Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. La Concesión caducará al vencimiento de la Vigencia de la Concesión. Una vez que haya caducado la Concesión, los Bienes de la Concesión revertirán al Concedente, y cualquier Contrato de Operación y los subcontratos que pudieran haber sido celebrados para la explotación del Aeropuerto de conformidad con el presente Contrato, también caducarán de pleno derecho.
- 14.2 Efectos del Vencimiento. Una vez que la Vigencia de la Concesión haya vencido, el Concesionario deberá:
- 14.2.1 Entregar la posesión, uso y disfrute de los Bienes de la Concesión al Concedente, así como la información que fuere necesaria para que el Concedente pueda continuar proporcionando los servicios de manera ininterrumpida;

14.2.2 Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en buenas condiciones de operación, salvo el desgaste por el uso normal y el transcurrir del tiempo, como se defina en las especificaciones técnicas respectivas, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA o el que lo sustituya hasta el final de la Vigencia de la Concesión.

14.3 Cooperación. El Concesionario deberá proporcionar su cooperación para la transferencia ordenada de la posesión del Aeropuerto y la entrega de la información relevante al Concedente o a la Persona que éste designe de tal forma que no haya interrupción alguna en la prestación de los Servicios Aeroportuarios.

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.

CLÁUSULA 15 CADUCIDAD DE LA CONCESION POR OTRAS CAUSALES

15.1 Causales de Caducidad de la Concesión. Son causales de caducidad de la Concesión las siguientes:

15.1.1 Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato por parte del Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.2;

15.1.2 Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario de acuerdo con la Cláusula 15.5;

15.1.3 Resolución opcional por el Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.6;

15.1.4 Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce meses de acuerdo con la Cláusula 13.4;

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

15.1.6 Por acuerdo entre las Partes;

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

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

15.2.1. Incumplimiento de Contrato. El incumplimiento por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato deberá ser subsanado en el plazo máximo de sesenta (60) días calendario siguientes a la recepción por parte del Concesionario de la notificación que para tal efecto le remita OSITRAN o en el plazo que OSITRAN establezca en la notificación respectiva, con el fin de que la acción u omisión sea rectificada. De no efectuarse la subsanación en el plazo establecido en la respectiva notificación se iniciará el procedimiento administrativo sancionador a cargo de OSITRAN.

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

Los siguientes supuestos constituirán incumplimiento grave del Concesionario y se sujetarán a lo dispuesto en la cláusula 15.1, si dentro del plazo establecido por OSITRAN no son debidamente subsanados:

15.2.1.1. El incumplimiento del pago de la Retribución;

- 15.2.1.2 La falta de vigencia de cualquiera de las pólizas de seguro exigidas en el presente contrato;
- 15.2.1.3 El incumplimiento en la constitución o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, o de los lineamientos a que ésta debe sujetarse conforme a la Cláusula 10.1, que incluyen pero no se limitan a los montos y plazos indicados en dicha Cláusula.
- 15.2.1.4 La sustitución o la eliminación de un Inversionista Estratégico o del Operador Principal, o la cesión o intento de cesión de posición contractual del Concesionario, sin la debida aprobación previa del Concedente.
- 15.2.1.5 Incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.
- 15.2.1.6 La violación, por parte del Concesionario o de sus accionistas, de las disposiciones establecidas en el presente Contrato sobre cesión y transferencia de acciones del Concesionario;
- 15.2.1.7 La terminación, modificación o cesión del contrato de transferencia de tecnología, sin el consentimiento previo y por escrito del Concedente, mediante el cual quien posea la tecnología para efectos de la calificación del Operador Principal le transmita a éste la tecnología requerida para la operación del Aeropuerto, o si quien posea la tecnología no mantiene el personal propio para los puestos y con las condiciones establecidas en el presente Contrato, o si el Concesionario no presentare anualmente a OSITRAN certificación suficiente de que dicha tecnología ha sido efectivamente transferida al Operador Principal.

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

15.2.3 Embargo o Secuestro Gubernamental. La imposición de cualquier embargo o secuestro trabado por sentencia o resolución firme, por un monto igual o superior al 10% del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento sobre todo o parte de los derechos del Concesionario, sobre los Bienes de la Concesión o los activos del Concesionario, a petición de cualquier Autoridad Gubernamental.

15.2.4 Sentencias y Embargos. Cualquier orden de pago, embargo o proceso similar que importe una resolución firme e inapelable y que involucre en el caso al Concesionario se refiera a: (1) un monto de US\$2'500,000 (Dos Millones Quinientos Mil Dólares); o (2) un monto conjunto que en cualquier momento exceda de US\$5'500,000 (cinco millones quinientos mil Dólares) (que en cualquier caso no esté cubierto adecuadamente por un seguro sobre el cual la compañía de seguros ha reconocido la cobertura), dictada en contra del Concesionario o de cualquiera de sus activos, y que permanezca en vigor por un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario, o al quinto (5) día calendario previo a la fecha de cualquier venta o remate;

15.2.5 Interdicto, Requerimiento. El Concesionario se encuentre sujeto a una orden judicial o administrativa que le impida realizar una parte sustancial

de su negocio y dicha orden continúe en vigor por más de treinta (30) días calendario;

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

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

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

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

15.4 Declaración de Caducidad de la Concesión por Parte del Concedente. Al ocurrir cualquier incumplimiento del Concesionario mencionado en las Cláusulas anteriores, y durante la continuación del mismo (observándose en su caso los

plazos de la Cláusula 15.2 en sus diversas secciones) el Concedente podrá dar por caduca la Concesión inmediatamente, y podrá tomar el control y la operación inmediata del Aeropuerto, así como cobrar la cantidad total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, sin perjuicio de las demás acciones y derechos que le correspondan de acuerdo con el presente Contrato y las Leyes Aplicables.

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

(a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21 o (c) habiéndose culminado el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no entregue al Concesionario los inmuebles objeto del mismo, previa notificación hecha por el Concesionario al Concedente con treinta (30) días calendario de anticipación, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, para lo casos

b) y c) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

23.08.00

61

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

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

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

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

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

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

15.7 Procedimiento de Ejecución. Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 15.5 y 15.6, se trataría de una cesión de posición contractual forzada y el Concedente:

15.7.1 Nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien operará el Aeropuerto y cumplirá las obligaciones del Concesionario mientras se produce la sustitución de éste por el Nuevo Concesionario.

15.7.2 Se sustituirá al Concesionario por el Nuevo Concesionario mediante concurso público, convocado por el Concedente o quien éste designe, de acuerdo a lo siguiente:

15.7.2.1 Los postores para el concurso público al que se refiere esta Cláusula serán precalificados por el Concedente, o por quien éste designe.

15.7.2.2 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 del Concesionario conforme al presente Contrato.

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

15.7.3 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:

- 15.7.3.1 Las remuneraciones y demás derechos laborales de los trabajadores del Concesionario;
- 15.7.3.2 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 el Concesionario;
- 15.7.3.3 Los tributos, excepto aquellos que estén garantizados de conformidad con las Leyes Aplicables;
- 15.7.3.4 Cualquier multa u otra penalidad que no hubiere sido satisfecha por el Concesionario;
- 15.7.3.5 Cualquier otro pasivo del Concesionario a favor del Concedente;
- 15.7.3.6 Los gastos en que incurra el Concedente derivados de la convocatoria y ejecución del concurso público a que se refiere la presente cláusula;
- 15.7.3.7 Cualquier otro pasivo del Concesionario frente a terceros con relación a la Concesión;
- 15.7.3.8 Al Concesionario hasta el valor contable de los Bienes de la Concesión, determinado de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad, menos el importe pagado conforme a las secciones 15.7.3.1, 15.7.3.2, 15.7.3.3, 15.7.3.4, 15.7.3.5, 15.7.3.6 y 15.7.3.7 anteriores,
- 15.7.3.9 El saldo, una vez cubiertos los pagos a que se refieren los literales anteriores, corresponderá al Estado.

15.7.4 Los pagos que subsecuentemente efectúe el Nuevo Concesionario al 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.

15.7.5 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 Aeropuerto, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la operación total o parcial del Aeropuerto por un plazo no superior a un Año Calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

De no existir adjudicatario en la subasta en un plazo de seis (6) meses contados desde la fecha de la resolución firme del Concedente declarando la Caducidad de la Concesión, el Concedente pagará el Valor Contable de los Bienes de la Concesión utilizando la misma prelación utilizada en el numeral 15.7.3 de la presente Cláusula.

15.8 Consecuencia de la Caducidad.

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

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

15.8.2 El Concesionario y el Operador Principal tendrán el derecho a retener, y no transmitir al Estado o al Nuevo Concesionario, los nombres



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

comerciales y marcas que identifiquen al Operador Principal en sus operaciones fuera del Perú.

CLÁUSULA 16
CESIÓN.

16.1 Inversionistas Estratégicos. Salvo el previo consentimiento por escrito del Concedente:

16.1.1 Ningún Inversionista Estratégico podrá ceder, gravar o disponer de todo o parte de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario. No obstante lo anterior los Inversionistas Estratégicos podrán ceder, gravar o disponer parcialmente de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario entre sí mismos, siempre y cuando el Operador Principal mantenga la participación mínima en el Concesionario, de acuerdo al presente Contrato.

16.1.2 Las empresas de transporte aéreo, actuando en forma conjunta o individual, no podrán adquirir más del 10% del capital, o del control del Concesionario o del Operador por cualquier título, ya sea de forma directa o indirecta.

16.2 Cesión del Concesionario. Salvo con el previo consentimiento por escrito del Concedente, el Concesionario no podrá transferir o ceder sus derechos derivados del presente Contrato ni permitir la constitución a favor de terceros de ningún gravamen o carga sobre el presente Contrato, sus derechos, obligaciones o activos, salvo lo permitido por la Cláusula 21 del presente Contrato.

CLÁUSULA 17
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

17.1 Negociación. Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento e cualquier otro aspecto

relacionado a la existencia, validez o nulidad del presente Contrato, será negociado directamente entre éstos o en forma asistida por OSITRAN dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario contado a partir de la notificación de la controversia hecha por escrito de una Parte a la otra o de la primera notificación de las Partes en caso de conciliación.

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

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

requisitos aplicables al Perito designado por las Partes y quien deberá resolver la controversia de conformidad con lo establecido en la presente Cláusula.

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

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

17.4 Controversias No Técnicas de Mayor Valor. Las Controversias No Técnicas en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; o (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI") establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, aprobado en París el 1965.

Resolución Legislativa No. 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el Concedente en representación del Estado Peruano declara que al Concesionario se le considere como "nacional de otro Estado Contratante" por estar sometido a control extranjero según lo establece el literal b) del numeral 2 del artículo 25 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, y el Concesionario acepta que se le considere como tal, para este efecto..

El arbitraje tendrá lugar en la Ciudad de Washington, D.C., o en la Ciudad de Lima, a elección del Concesionario, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente dentro de los sesenta (60) Días Útiles siguientes a la fecha de instalación del tribunal arbitral. El tribunal arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros previamente designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como presidente del tribunal arbitral. Si los dos (2) árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, dicho árbitro será designado por el CIADI a pedido de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro de un plazo de diez (10) Días Útiles contados a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado por el CIADI a pedido de la otra Parte.

17.5 Controversias No-Técnicas de Menor Valor. Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles, serán resueltas mediante arbitraje de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con

los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria la Ley No. 26752, Ley General de Arbitraje.

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

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

17.6 Continuación de las Obligaciones. Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquéllas materia del arbitraje. Si la materia del arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento; si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo

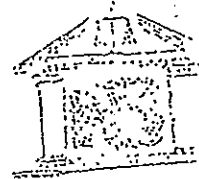
y tal garantía no podrá ser ejecutada y deberá ser mantenida vigente durante el procedimiento arbitral.

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

CLÁUSULA 18 MEDIO AMBIENTE

18.1 Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental:

En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el Concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por OSITRAN a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al Aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los



tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las Partes así como el costo estimado de las mismas.

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

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

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

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

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

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

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

Si una de las Partes no ejecute las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá

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

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

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

Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá

23.08.00

73

indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar.

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

18.2 Contaminación:

El Concesionario:

18.2.1 Asegurará que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen en el Aeropuerto, sean efectuadas de forma tal que se minimice cualquier contaminación que se pudiera ocasionar al Medio Ambiente o cualquier daño para el hombre o cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias;

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

18.2.2.1 cualquier emanación generada durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de los Bienes de la Concesión, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen no descargará al Medio Ambiente ninguna sustancia en cantidades que produzcan contaminación y/o daños para el hombre o cualquier otro organismo; y

294

18.2.2.2 dichas emanaciones y sustancias resulten inocuas para el Medio Ambiente y/o para el hombre o cualquier otro organismo.

18.2.3 Cumplirá, y realizará todos los esfuerzos que sean razonables para asegurar el cumplimiento por parte de cualquier Persona que utilice el Aeropuerto y sus instalaciones de todas las Leyes Aplicables relacionadas con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y disposición de cualquier sustancia o emanación a las que hace referencia la Cláusula 18.2.2, incisos, o aspectos ambientales en general, en la medida en que dichas Leyes Aplicables se apliquen al Aeropuerto o a su operación;

18.2.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto.

18.3 Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológico. Sin perjuicio de sus demás obligaciones establecidas en el presente Contrato y en las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá realizar las Mejoras, prestar los Servicios Aeroportuarios y cumplir con todas sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato, observando las Leyes Aplicables que protejan el patrimonio cultural, arqueológico y el Medio Ambiente del Perú.

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

23.08.00

75

CLÁUSULA 19
AUDITORIAS

- 19.1 Mantenimiento de Cuentas. La contabilidad del Aeropuerto será llevada por el Concesionario de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.2 Inspección de Cuentas. Las cuentas, sus respectivos comprobantes y documentos relacionados, que puedan razonablemente ser requeridos para propósitos de inspección de los asuntos financieros del Aeropuerto, se mantendrán a disposición de OSITRAN, la que podrá tomar las acciones que juzgue pertinentes dentro de un plazo de cuatro (4) años contados a partir de la fecha de entrega de cualquier estado financiero auditado, enviado al Concedente de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.3 Inspección de Calidad. La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios del Aeropuerto, incluyendo el mantenimiento de los Estándares Básicos y Requisitos Técnicos Mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del Concesionario y/o Operadores , a fin de realizar las inspecciones que considere pertinentes.

CLÁUSULA 20
SEGUROS

- 20.1 Seguro de Responsabilidad de Trabajadores v Empleadores. El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores y empleadores del Perú.
- 20.2 Seguro de Responsabilidad v de Propiedad. Durante la vigencia del presente Contrato, el Concesionario tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros, y obtendrá los endosos necesarios para que el Concedente o quien éste designe, sea considerado como el beneficiario en las respectivas pólizas contratadas con aseguradoras aprobadas por OSITRAN a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro al Aeropuerto.

- 20.2.1 Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita.
- 20.2.2 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a Personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las Partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes.
- 20.2.3 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos, por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas, incluidos los daños que pueda generarse, según las responsabilidades establecidas en el Anexo 3 del presente contrato. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes.

Comunicaciones. Las pólizas contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la respectiva

23.08.00

77

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

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

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

20.6 Cumplimiento de Pólizas. El Concesionario queda obligado frente al Concedente a cumplir con los términos y condiciones de todas las pólizas de seguro contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso de siniestro, el Concesionario deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al Concedente. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la

responsabilidad en que se incurra será por cuenta del Concesionario y a favor del Concedente, respecto al equivalente del monto que hubiera debido pagar la compañía aseguradora en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro.

20.7 Informe de Cobertura. Antes del 30 de enero de cada año y durante la Vigencia de la Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN:

20.7.1 Una lista de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el Concesionario durante el año en cuestión, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora y las reclamaciones hechas durante el año anterior; y

20.7.2 Un certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el Concesionario ha cumplido durante el año anterior con los términos de la presente Cláusula.

20.8 Eventos No Cubiertos. En caso de siniestro no cubierto por las mencionadas pólizas de seguro, el Concesionario será el único responsable frente al Concedente por cualquier posible daño que fuere causado.

20.9 Responsabilidad de Acuerdo con la Ley Aplicable. Con independencia de lo establecido en la presente Cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el Concesionario deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier Persona de acuerdo con las Leyes Aplicables. A este efecto el Concesionario podrá aplicar los montos que reciba, en caso de siniestro, de los seguros antes mencionados, y de cualquier seguro adicional que haya contratado.

CLÁUSULA 21
ACREEDORES PERMITIDOS Y GARANTIAS

21.1 Garantias Permitidas. Con el propósito de financiar el diseño, construcción, mejora, operación, conservación y mantenimiento del Aeropuerto, el Concesionario, durante la Vigencia de la Concesión, podrá: (a) establecer una garantía fiduciaria en favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el

Endudamiento Garantizado Permitido sobre los Bienes de la Concesión; o (b) establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión; o (c) con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión. El Concesionario por el presente acepta y reconoce que tales garantías no le relevarán de sus obligaciones. El Concesionario podrá obtener crédito de acreedores no incluidos dentro de la definición de Acreedores Permitidos, siempre y cuando dicho crédito no se encuentre garantizado de forma alguna con los Bienes de la Concesión y derechos derivados de la Concesión. El Concedente por el presente acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni cualquier Persona que actúe en representación de ellos será responsable del cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario.

21.2 Ejecución de Garantías. Los Acreedores Permitidos tendrán la facultad de ejecución de garantías de requerir al Concedente la sustitución del Concesionario en el caso de un Evento de Incumplimiento mediante el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.2.

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

21.3 Sustitución de Garantías. El Concesionario, con la previa autorización del Concedente podrá, durante la Vigencia de la Concesión, optar por constituir Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre sus ingresos o sustituirlas entre estableciéndose sin embargo, que el Endeudamiento Garantizado Permitido simultáneamente sólo podrá estar garantizado por el Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre ingresos del Concesionario, no pudiendo por tanto subsistir concurrentemente más de una de dichas garantías.

21.4 Sustitución del Concesionario, Operador Principal y Fiduciario. Los Acreedores Permitidos, conjunta o individualmente, podrán solicitar al Concedente




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

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

CLÁUSULA 22 RIESGOS DE LA CONCESION

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

CLÁUSULA 23
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS

23.1 Libre Acceso a Empleados. El Concesionario y cada Operador tendrán libertad para contratar a todos sus funcionarios y empleados para el Aeropuerto y para el desarrollo de cualquier Contrato de Operación. En el caso que el Concesionario o cualquier Operador desee contratar a cualquier empleado del Concedente, éste último será responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a dicho empleado a la Fecha de Cierre. El Concesionario y el Operador serán responsables solidariamente por cualquier obligación de carácter laboral derivada de la posición del Operador como empleador, así como por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables.

23.2 Personal. El Concesionario y cada Operador se asegurarán que tengan suficiente personal disponible para cumplir sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato. Dicho personal deberá estar debidamente calificado de acuerdo con la Ley Aplicable.

CLÁUSULA 24
MISCELÁNEA

24.1 Confidencialidad. El Concesionario se obliga a que ni él, ni los Operadores, ni los Inversionistas Estratégicos, podrán proporcionar información confidencial o reservada referida al Concedente, a OSITRAN o al Aeropuerto, a la cual tengan acceso o conocimiento en virtud de su condición de participantes en el proceso del otorgamiento de la Concesión, la suscripción del presente Contrato, o la propia operación del Aeropuerto y los Servicios Aeroportuarios. Este compromiso de confidencialidad se extiende a todo el personal a su servicio e incluye a todos los mandatarios, representantes, agentes, asesores y funcionarios del Concesionario, los Operadores y los Inversionistas Estratégicos, quienes deberán adoptar todas las medidas que sean necesarias a fin de que dichas Personas cumplan con las normas de confidencialidad y reserva establecidas en el presente inciso.

Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos, no divulgarán a terceras personas la información confidencial o reservada a la que se refiere la presente Cláusula, salvo que, en cada caso, cuenten con la debida autorización por escrito de OSITRAN. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con la Ley Aplicable por cualquier autoridad del mercado de valores en el cual se encuentren registradas acciones de cualquier Inversionista Estratégico, o cuando exista una orden judicial o administrativa que así lo disponga, o cuando dicha información sea requerida por los auditores o asesores del Concesionario, quienes a su vez estarán legalmente obligados a guardar reserva sobre la información que les sea proporcionada.

24.2 Terceros. El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del Concedente y OSITRAN, información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato.

24.3 Supervisión de Obras: A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917.

Para la supervisión de la ejecución de las Mejoras a cargo del Concesionario, OSITRAN contará con el apoyo de una entidad privada especializada de reconocido prestigio, seleccionada por OSITRAN mediante licitación pública internacional. La entidad seleccionada deberá informar periódica y regularmente del avance de las obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información, así como al Concesionario. El Concesionario pagará a la entidad

especializada temporalmente al ser requerido, los gastos y honorarios que OSITRAN incurra para la supervisión de la ejecución de las Mejoras. En todo caso, el costo de la supervisión, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios, a ser asumido por el Concesionario podrá ser aprobado por OSITRAN hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios hasta por el porcentaje menor de dicha inversión que la entidad privada especializada haya ofrecido en la licitación pública internacional.

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

24.5 Notificación Toda notificación y/o comunicación a ser entregada a cualquiera de las Partes a OSITRAN de acuerdo con el presente Contrato se considerará como válida siempre que esté redactada en idioma castellano y sea entregada en los siguientes domicilios:

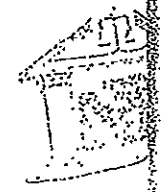
a. Para el Concesionario:

Avenida Bolívar No. 800
 Centro de Lima

b. Para OSITRAN:

Avenida Bolívar No. 144, Piso 19
 Torre Centro Cívico y Comercial de Lima
 Centro de Lima

c. Para el Tesorero:



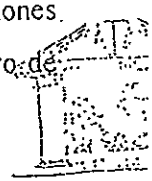
Cualquiera de las Partes y OSITRAN podrá cambiar su domicilio, notificándolo a la otra Parte por escrito con una antelación de por lo menos diez (10) días calendario previos a la fecha efectiva de tal cambio.

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

24.7 Modificaciones.

Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.



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

- (i) Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido con relación a la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21.1; y,

[Handwritten mark]

23.08.00

[Handwritten signature]
85

[Handwritten mark]

(ii) Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la Vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre.

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

24.8 Totalidad del Contrato. El presente Contrato conjuntamente con sus Anexos, incorpora completa y totalmente el acuerdo al que han llegado las Partes en relación con la Concesión y sustituye todo acuerdo, convenio, arreglo o contrato previo, verbal o escrito, a que hubieran llegado las Partes con respecto a la Concesión.

24.9 Propiedad Intelectual. En caso los Bienes de la Concesión reviertan al Concedente o a quien éste designe de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato, el Concesionario deberá:

24.9.1 Otorgar al Concedente, o a quien éste designe, una licencia libre de cánones, de carácter perpetuo, transferible y no exclusiva (incluyendo el derecho de otorgar sublicencias) en relación con la operación y mantenimiento del Aeropuerto, y para usar todos los derechos de propiedad intelectual en conexión con la Concesión que pudieran haber recaído en el Concesionario y en el Operador Principal; y

24.9.2 Respecto de cualquier derecho sobre propiedad intelectual que ostente cualquier tercera persona y sobre la cual el Concesionario posea licencia de uso, ceder al Concedente, o a quien éste designe, sus derechos sobre

dicha licencia, debiendo en caso contrario obtener el consentimiento de tal tercera persona.

24.10 Pago Indebido. El Concesionario declara que ninguno de sus accionistas, socios o Filiales, ni él mismo, ni cualquiera de sus respectivos directores, funcionarios, empleados, asesores, representantes legales o agentes ha pagado, recibido, ofrecido, ni intentado pagar o recibir u ofrecer, ni intenta pagar o recibir u ofrecer en el futuro ningún pago o comisión ilegal en relación con la Concesión, el presente Contrato y la licitación pública especial internacional.

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

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



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

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

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

f

23.08.00

87

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

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

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

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

CLÁUSULA 25

ESTABILIDAD JURIDICA

25. Disposiciones de Estabilidad Jurídica. En la Fecha de Cierre, el Concedente deberá entregar los convenios de estabilidad jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos No. 662, 757, el TÚO y su Reglamento, correspondientes al Concesionario, debidamente suscritos por la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras (CONITE) y el Ministerio de Transportes,

Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC). Para estos efectos, dichos contratos seguirán los modelos usualmente utilizados en el Perú.

Esta última obligación no será aplicable:

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

CLAUSULA 26
EQUILIBRIO ECONÓMICO

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

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

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

los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos y/o gastos anuales del Concesionario se incrementaran en un 15% o más con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales del Concesionario y del incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión) dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la

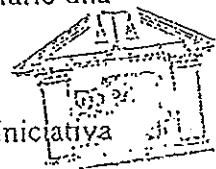
23.08.00

Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

26.3 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.

26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del presente Contrato, salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.

26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.



Handwritten signatures and scribbles at the bottom right of the page.

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

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

En fe de lo cual, el presente Contrato es debidamente suscrito en cinco (5) ejemplares de idéntico tenor, por el Consorcio integrado por Flyshafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd., Carapi S.A.

en la ciudad de Lima, a los 26 días del mes de octubre del año 2000.

Nombre del Representante Legal del Consorcio: Gustavo Morales Valentín

Firma [Handwritten Signature]

Y por EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION, actuando en representación del Concedente, en la ciudad de Lima, los estora días del mes de febrero del año 2000.

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

Firma [Handwritten Signature]



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

23.08.00

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

812 111

CLAUSULA ADICIONAL

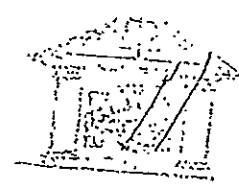
Interviene en el presente Contrato Lima Airport Partners S.R.L.
 Sociedad Concesionaria, con RUC 20501577252 domiciliado en AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE CHAVEZ (C.D.F. CENTRAL) - AV. SIMON BOLIVAR 511, CALLAO, que es una sociedad constituida en el Perú bajo las leyes peruanas, la misma que se encuentra debidamente inscrita en LA PARTIDA ELECTRONICA NO 11250416 y que procede debidamente representada por su REPRESENTANTE LEGAL Sr. Guillermo E. Morales Valentin, identificado con 08770493 (D.N.I.), según poder que corre inscrito en LA PARTIDA ELECTRONICA NO 11250416, para asumir irrevocable e incondicionalmente los derechos y obligaciones del Concesionario a que se refiere este Contrato.



Carlos Rodríguez Benavente
 Abogado

Suscrito en la ciudad de Lima, el cinco de Febrero del año 2008, en cinco ejemplares idénticos, en señal de plena y absoluta conformidad con el Contrato.

GUILLERMO MORALES VALENTIN



Será suscrita en la Fecha de Cierre.

23.08.00

93

ANEXO 4
SEGURIDAD INTEGRAL

El presente Anexo indica los lineamientos y requerimientos de operación que el Concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral.

La seguridad integral consiste en los siguientes aspectos:

I. Seguridad de la Aviación (AVSEC).

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 17 denominado SEGURIDAD, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI (Documento 8973/4), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a la seguridad de los Aeropuertos y servicios de seguridad privado, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las Autoridades Policiales, Fuerzas Armadas, CORPAC S.A. y otras entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con la seguridad de los Aeropuertos, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento y deberá ser reemplazado o actualizado en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.

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

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de salvamento y extinción de incendios (SEI), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la OACI en su Anexo 14 denominado Aeródromos, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Servicios Aeroportuarios parte I, Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Documento 9173-AN/398), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a los servicios de salvamento y extinción de incendios en los Aeropuertos así como a los sistemas de Defensa Civil; debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las autoridades y entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con los sistemas de emergencia y Defensa Civil, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, tanto en la parte aeronáutica como en la parte pública con el fin de mantener los niveles de protección correspondientes a la categoría del Aeropuerto, debiéndose considerar ésta como categoría 9 en la actualidad, durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión.

En el caso que la demanda origine el incremento en el número de operaciones de aeronaves de categoría 10 o superiores a ésta, el Concesionario deberá actualizar los niveles de protección correspondientes a la futura nueva categoría del Aeropuerto, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Documento 9173-AN/398) así como sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Los vehículos contra incendio que se requieran para mantener el nivel de protección del Aeropuerto deberán ser adquiridos por el Concesionario en un plazo máximo de dieciocho (18) meses luego de iniciadas sus operaciones.

Mientras tanto, CORPAC S.A. entregará al Concesionario el Aprovechamiento Económico de los tres (3) vehículos actualmente en uso y que se incluyen en el Apéndice I.

Vencido este plazo, el Concesionario devolverá a CORPAC S.A. los tres (3) vehículos y equipos cuyo Aprovechamiento Económico le fue entregado. El Concesionario se compromete a devolverlos en estado operativo, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Doc. 9173-AN/898).

Para el caso de la vida útil de los vehículos auto-extintores se deberán considerar los parámetros establecidos por la OACI en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, debiendo dar cumplimiento a toda actualización y/o enmienda del mismo.

3. Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de salvamento y extinción de incendios (SEI), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la OACI en su Anexo 18 denominado Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el documento 9284 (Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea).

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada con el transporte y manipuleo de mercancías peligrosas, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las autoridades y entidades gubernamentales que tengan relación a la regulación y supervisión transporte y manipuleo de mercancías peligrosas.

ANEXO 4
APENDICE I
VEHICULOS CONTRA INCENDIO CUYO APROVECHAMIENTO ECONOMICO
ES ENTREGADO AL CONCESIONARIO

| DESCRIPCION | MARCA | MODELO | PLACA |
|--------------------------|------------------|---------------|------------|
| Vehículo contra incendio | EMERGENCY ONE | TITAN 4 X 4 | R-4 122146 |
| Vehículo contra incendio | EMERGENCY ONE | TITAN 4* X 4 | R-4 122145 |
| Vehículo contra incendio | CHUBBFIRE | PROTECTOR 6X6 | S/P |



ANEXO 1-B

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**EL PROGRAMA NACIONAL
DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DEL PERÚ ES UN
DOCUMENTO:**

RESERVADO

Todas las normas y regulaciones emitidas por la DGAC y que tengan relación con la Seguridad de la Aviación podrá ser visualizadas en nuestra página Web:

www.mtc.gob.pe/dgac.html

Cualquier sugerencia sírvase enviarlo al siguiente correo electrónico:

avsac@mtc.gob.pe

Programa de Seguridad Nacional - Índice

RESERVADO

Regresar...



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES

IX. Asignación de tareas y responsabilidades

A. Autoridad de Seguridad Designada para la Seguridad de la Aviación

1. El MTC a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en la República del Perú es la autoridad competente general con respecto a la elaboración, coordinación y aplicación de las disposiciones del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) para lo cual la dependencia que se encarga exclusivamente de la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es la Dirección de Seguridad Aérea (DSA).
2. El MTC promulgará el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), mediante Resolución Ministerial.
3. En casos de extrema seguridad y por emergencia nacional, en coordinación con las altas autoridades del gobierno, podrá entregar a través de una Resolución Ministerial, el control de la seguridad de las instalaciones aeroportuarias a los organismos de seguridad del estado que se requiera.
4. Sin que la enumeración sea estrictamente la única, las responsabilidades de la DGAC incluyen:
 - a) Certificar a los Operadores de Aeródromos, Explotadores Aéreos y compañías de Servicios Especializados Aeroportuarios.
 - b) Elaborar, promulgar, aplicar, mantener y examinar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) de la República del Perú.
 - c) Coordinar, definir y asignar tareas a los diversos organismos públicos y privados, para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
 - d) Establecer y promulgar las normas del sector aeronáutico relacionado con la Seguridad de la Aviación.
 - e) Analizar y coordinar conjuntamente el nivel de amenaza a la aviación civil y hacer que los explotadores aéreos, operadores de aeródromos y los demás organismos involucrados tomen las medidas suficientes para contrarrestar eficazmente el nivel de amenaza percibida.
 - f) Establecer los medios para coordinar las actividades del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) entre los diferentes organismos de la República del Perú interesados o responsables de los diversos aspectos del Programa.
 - g) Generar y promulgar normas y las Reglamentaciones Aeronáuticas del Perú que se requieran, con la finalidad de regular a todas las entidades públicas y privadas que sean de la competencia de la DGAC, de acuerdo a los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) que requieran ser desarrollados.
 - h) Poner a disposición de los operadores de aeródromos, explotadores aéreos que prestan servicios en el territorio y otros interesados, una versión escrita de las partes pertinentes o de su totalidad del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), según sea el caso.
 - i) Exigir, inspeccionar y vigilar que los explotadores aéreos, los operadores de aeródromos, agentes acreditados, servicios especializados aeroportuarios, proveedor de servicios de navegación aérea, escuelas de aviación, las áreas de

DGAC
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Comisión
Asesora de
Seguridad
Civil

10/80.



República
del Perú
Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

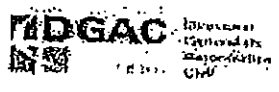
RESERVADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

mantenimiento, compañías de servicios de vigilancia y seguridad y otros involucrados cumplan con las disposiciones del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y las regulaciones aeronáuticas pertinentes a través de los inspectores designados.

- j) Recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre amenazas, incidentes y sucesos que se consideren puedan afectar la seguridad de la aviación civil.
- k) Examinar y mantener la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) a través del Programa Nacional de Calidad (AVSEC), incluyendo la reevaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles a fin de impedir que vuelva a ocurrir.
- l) Elaborar, examinar y mantener el Programa Nacional de Control de Calidad del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
- m) Revisar y aprobar los Programas de Seguridad de los explotadores aéreos nacionales, de los aeródromos del Perú, el de servicio especializado aeroportuario, el Manual de Estación de los explotadores aéreos extranjeros, y a otros a quienes se les exige, supervisando y vigilando su cumplimiento.
- n) Censurarse de que en los aeródromos, se proporcione los servicios de seguridad en las instalaciones y servicios de apoyo necesarios, incluyendo locales, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y servicios para la instrucción.
- o) Elaborar y modificar, cuando corresponda, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil en coordinación con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
- p) Censurarse de que los requisitos relativos a la infraestructura, necesarios para la aplicación efectiva de las medidas de la seguridad de la aviación (AVSEC), se integren en el diseño y construcción de nuevos aeródromos, así como en las modificaciones de las instalaciones existentes en los aeródromos de la República del Perú.
- q) Elaborar e implantar un programa de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil y coordinar la elaboración de los programas de instrucción en seguridad de la aviación por con los respectivos organismos y aprobarlos.
- r) Votar por que todos los mecanismos de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) consideren el tema de facilitación, con la finalidad de mantener uno de los principios fundamentales de la aviación como es la velocidad, tratando de buscar la máxima seguridad en el menor tiempo.
- s) Realizar inspección y auditorías en materia de seguridad de la aviación civil.



RESERVADO

Regresar...



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

B. Operadores de Aeródromos

1. Los operadores tienen la responsabilidad de establecer y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para prevenir y repeler actos de interferencia ilícita en los aeródromos bajo su administración.
2. Los operadores de aeródromos elaborarán y aplicarán un Programa de Seguridad de Aeródromos de acuerdo al RAP-107, con el objeto de satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y deberá ser aprobado por la DGAC.
3. Previamente los operadores de aeródromos deberán de realizar un estudio de seguridad de cada aeródromo con la finalidad de identificar las amenazas, los puntos vulnerables, etc., para desarrollar un Programa de Seguridad adecuado, real y eficiente.
4. Dentro del programa de seguridad del aeródromo deberá de figurar la creación, funciones y responsabilidades del Comité de Seguridad de Aeródromo.
5. Dentro del programa de seguridad del aeródromo se deberá designar al Jefe de Seguridad del Aeródromo (JSA) o al funcionario que tendrá dicha responsabilidad.
6. Asimismo los operadores de aeródromos deberán de establecer procedimientos conjuntos con la Policía Nacional del Perú, SUNAT (ADUANA), Dirección de Migraciones y demás organismos nacionales e internacionales pertinentes, con la finalidad de establecer las obligaciones, responsabilidades y medios a emplearse, para mantener la seguridad y el orden público.
7. Se asegurará que las necesidades en materia de seguridad, se tengan en cuenta en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios, así como en las modificaciones a los existentes aeródromos existentes.
8. Verificará que, para que puedan operar los servicios especializados aeronáuticos, estos estén certificados por la DGAC, a partir del 01 de junio del 2004.
9. Deberán determinar el nivel de amenaza en que se encuentra el aeródromo y tomar las medidas de seguridad adecuadas.
10. Todo operador de aeródromo es el responsable de la inspección de los usuarios pasajeros y de su equipaje de mano, que ingresan a las zonas de seguridad restringida, evitando que se introduzcan, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia estén prohibidos.
11. Todo operador de aeródromo es el responsable de la inspección de pasajeros en tránsito y de su equipaje de mano, que ingresan a las zonas de seguridad restringidas, evitando que se introduzcan, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia estén prohibidos.
12. Todo operador de aeródromo es responsable de mantener la condición de las zonas de seguridad restringidas. Debiendo dictar las disposiciones adecuadas para que en las zonas estériles no se comercialicen objetos prohibidos o mercancías peligrosas.
13. Todo operador de aeródromo es responsable de mantener la condición de las zonas estériles, asegurándose de que los pasajeros sometidos a control de seguridad no se mezclen o entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control. Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros al igual que su equipaje de mano, antes de embarcar en una aeronave.

DGAC Dirección General de Aviación Civil



RESERVADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

14. Deberá proporcionar las instalaciones y servicios adecuados a los organismos de seguridad con la finalidad de que puedan cumplir con las responsabilidades designadas dentro del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y del Programa de Seguridad del Aeródromo.
15. Deberá tomar las medidas adecuadas para impedir el acceso de personas con cualquier tipo de armas a las zonas de seguridad restringidas, solo en casos especiales y previa autorización de la DGAC, se permitirá el ingreso de armas a personal de las Fuerzas Armadas y/o Policía Nacional.
16. Deberá tomar las medidas necesarias para que en caso de emergencias, el personal de las Fuerzas Armadas y/o Policía Nacional ingresen con armas a las zonas de seguridad restringidas para el cumplimiento de sus funciones. Cualquier otro caso de ingreso de armas a la zona de seguridad restringida deberá de ser Autorizado por la DGAC.
17. Los operadores de aeródromos elaborarán y aplicarán un Plan de Emergencia según lo estipulado por la DGAC, el cual será objeto de prácticas una vez por año como mínimo.
18. Se prohíbe tomar fotografías y filmaciones dentro de las zonas restringidas de los aeródromos donde existan bases militares, para lo cual deberá contar con avisos o carteles indicando la prohibición de dicho fin.
19. Deberá contar con un Centro de Operaciones de Emergencias, Sala de Información a los medios de Comunicación Ansa para uso y comodidades de los familiares de las víctimas en caso de accidentes aéreo o de un acto de interferencia ilícita.
20. El Centro de Operaciones de Emergencias (COE) será puesto a disposición de las entidades del Estado señaladas de acuerdo al capítulo XVI del presente programa. El operador del aeródromo asistirá en lo relacionado a los medios logísticos y otros requerimientos solicitados, para atender la interferencia ilícita.
21. Controlar y vigilar todos los accesos a las zonas de seguridad restringidas.
22. Controlar y vigilar que todo personal porta su tarjeta de identificación en todas las zonas de seguridad restringidas.
23. El Operador del aeródromo dará todas las facilidades para que personal del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) se entrevisten con los pasajeros que están solicitando refugio.

INTENCIONALMENTE ESPACIO DEJADO EN BLANCO



Regresar...

Sección:

107.1 Aplicabilidad y definiciones.

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil es la Autoridad de Seguridad competente dentro de la República del Perú, y por lo tanto es la responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil, de las RAP y otros documentos pertinentes.
- (b) El presente parte estipula las normas de seguridad aeronáutica que controlan a los aeródromos reconocidos por la DGAC para funcionar como tal y regula:
 - (1) La operación de todo aeródromo en el que suelen realizarse las operaciones aéreas de un explotador a quien se le exige contar con un programa de seguridad en virtud a la Parte 108;
 - (2) La operación de todo aeródromo en el que suelen realizarse operaciones aéreas de un explotador aéreo extranjero a quien se le exige poseer un programa de seguridad en virtud a lo dispuesto por la parte 129;
 - (3) A toda persona que se encuentra en una zona estéril o ingresa a la misma en un aeródromo.
 - (4) A toda persona que forme parte de la organización del explotador aéreo.
 - (5) A toda empresa que brinda servicios especializados aeroportuarios, agente acreditado, y otros que realicen actividades dentro de las zonas de seguridad restringidas.
- (c) Para los propósitos de la presente norma:
 - (1) *Acto de interferencia ilícita. Acto*

- (9) *Área de exhibición de la identificación de seguridad.* Significa cualquier área identificada en el programa de seguridad, en la cual se exige a toda persona exhibir en forma permanente en la parte más visible de su vestimenta un medio de identificación aprobado en el aeródromo.
- (10) *Área exclusiva.* Significa aquella parte de un área de movimiento con respecto a la cual un transportador aéreo ha acordado por escrito con el operador de aeródromo ejercer responsabilidad exclusiva por la seguridad en virtud a un programa de seguridad aprobado o de acuerdo a un programa de seguridad según lo señalado en la parte 129;
- (11) *Área de movimiento.* Parte del aeródromo que se utilizará para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
- (12) *Armas cortas.* Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.
- (13) *Autoridad de seguridad competente.* La autoridad que todo Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (14) *Aviación general.* Todas las operaciones de aviación civil que no sean de servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.
- (15) *Aviso de bomba.* Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeródromo o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.
- (16) *Carga.* Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- (17) *Carga agrupada.* Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo

- (27) *Equipaje no acompañado.* Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en la cual viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra aeronave.
- (28) *Equipaje no identificado.* Equipaje que se encuentre en un aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeródromo y cuyo propietario no puede ser identificado.
- (29) *Equipaje no reclamado.* Equipaje que llega al aeródromo y que ningún pasajero reclama.
- (30) *Equipos de seguridad.* Dispositivos de carácter especializado que se utiliza, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- (31) *Estado de matrícula.* Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (32) *Explotador Aéreo.* Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves o propone dedicarse a ésta.
- (33) *Inspección.* La Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (34) *Instalaciones de despacho fuera del aeródromo.* Terminal de transporte de pasajeros o mercancías en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.
- (35) *Mercancías.* Véase definición de carga.
- (36) *Mercancías peligrosas.* Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda construir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.
- (37) *Miembro de seguridad.* Significa una persona que reúne los requisitos de la Sección 107.21;

- (47) *Plataforma.* Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- (48) *Presentación.* El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.
- (49) *Programa de seguridad.* Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- (50) *Puesto de estacionamiento de aeronave.* Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.
- (51) *Puesto de Inspección.* Lugar donde se aplica los medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (52) *Puesto de presentación.* Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.
- (53) *Punto vulnerable.* Toda instalación en un aeródromo o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeródromo.
- (54) *Sabotaje.* Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.
- (55) *Sala de espera a la salida.* El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.

- (65) *Zona de clasificación de equipajes.* Espacio en el que se separa los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.
- (66) *Zona de mantenimiento de aeronaves.* Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios y talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- (67) *Zona de mercancías.* Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- (68) *Zona de pasajeros.* Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamientos de vehículos y caminos.
- (69) *Zona de seguridad restringida.* Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo, los servicios de provisión de alimentos en la parte aeronáutica y los locales de limpieza de aeronaves.
- (70) *Zona estéril.* Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias, de conformidad con un programa de seguridad aprobado o de acuerdo a un programa de seguridad según lo señalado por la Parte 129 de las RAP, y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.
- (71) *Zona sin restricciones.* Zona de un a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

satisfactoriamente con la inspección de todos los pasajeros en concordancia con el Anexo 9 de la OACI (Facilitación).

- (c) El operador de aeródromo deberá mantener el modelo de presentación del programa de seguridad de aeródromo de acuerdo a las normas que emita la DGAC y en cumplimiento al Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil.
- (d) Todo operador de aeródromo deberá mantener como mínimo una copia completa de su programa de seguridad aprobado en la oficina del responsable de la seguridad y ponerla a disposición para cualquier inspección a solicitud de cualquier funcionario de la DGAC.
- (e) Todo operador de aeródromo deberá:
 - (1) Restringir, la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referidas a las operaciones de aeropuerto; y
 - (2) Incluir en el programa la relación de terceros a quienes se les haga llegar información confidencial.

107.7 Aprobación del programa de seguridad.

- (a) A menos que la DGAC permita un período más corto, todo operador de aeródromo, que pretende la aprobación inicial de un programa de seguridad sujeto a la presente norma, deberá presentar el programa propuesto ante la instancia mencionada de la DGAC con una antelación mínima de noventa (90) días con respecto al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones aéreas por parte de cualquier explotador aéreo.
- (b) En un plazo no mayor a sesenta (60) días tras el recibo de un programa de seguridad propuesto, la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC o aprueba el programa o le envía al operador una notificación por escrito en la que le pide modificar el programa a fin de que se ajuste a los requerimientos correspondientes de la presente norma.

- (1) Notificar inmediatamente a la DGAC sobre dicha condición y especificar toda medida interina que se tome con el objeto de mantener una seguridad adecuada hasta aprobar la modificación apropiada para el programa de seguridad; y
- (2) En un plazo no mayor a treinta (30) días tras notificar a la DGAC de conformidad con el subpárrafo (b)(1) de la presente Sección, presentar para la aprobación, de conformidad con la Sección 107.11, una modificación al programa de seguridad a fin de que se ciba a lo prescrito en la presente Parte.

107.11 Modificación del programa de seguridad por parte del operador de aeropuerto.

- (a) Un operador de aeródromo que solicita la aprobación de una modificación propuesta al programa de seguridad deberá presentar la solicitud dirigida a la DGAC. A menos que la DGAC permita un período más corto, se tiene que presentar la solicitud como mínimo treinta (30) días antes de la fecha efectiva propuesta.
- (b) En un plazo no mayor a quince (15) días tras el recibo de una modificación propuesta, la DGAC emitirá a favor del operador de aeropuerto, por escrito, una aprobación de la solicitud o una negativa de la misma.
- (c) Se aprueba una modificación a un programa de seguridad si la DGAC determina que:
 - (1) La seguridad de la aviación y el interés público lo requieren.
 - (2) La modificación propuesta brinda el nivel de seguridad prescrito.
- (d) Tras la negativa de una solicitud de modificación, el operador de aeródromo podrá pedirle a la DGAC que reconsidere el caso. Se debe presentar una petición de reconsideración ante la DGAC.
- (e) Al recibo de una petición de reconsideración, la DGAC podrá reconsiderar la negativa y aprobar la modificación propuesta.

- (1) Controlar el acceso a toda área de movimiento, lo cual incluye los métodos para impedir el ingreso de personas y vehículos terrestres no autorizados. Los métodos de impedimento de ingreso mencionados deben incluir lo siguiente:
 - (i) Colocar vallas para impedir el acceso de personas no autorizadas a cualquier zona restringida del aeródromo.
 - (ii) Instalar vallas en cloacas, conductos, túneles, si fuera necesario para evitar el acceso. La valla o barrera debe separar la zona pública del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves. Ambos lados de las vallas o barreras deben estar libres para facilitar el patrullaje de estas zonas.
 - (iii) Diseñar un plan de contingencia contra manifestaciones, actos vandálicos, grupos de personas en evidente intención violenta.
 - (2) Controlar el desplazamiento de personas y vehículos terrestres dentro de toda área de movimiento, los mismos que deberán portar en todo momento y de forma visible su tarjeta de identificación.
 - (3) Detectar y efectuar una acción con prontitud para controlar toda penetración, o intento de la misma, en un área de movimiento por parte de una persona cuyo ingreso no está autorizado de conformidad con el programa de seguridad.
- (b) Un operador de aeródromo no está obligado a cumplir el párrafo (a) de la presente Sección en lo que respecta al área exclusiva de un explotador aéreo si el programa de seguridad del operador contiene:
- (1) Procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipos, usados por el explotador aéreo para llevar a cabo las funciones de control descritas en el párrafo (a) de la presente Sección; y

- (3) Haya demostrado que tiene el perfil requerido para cumplir con las tareas del puesto, el mismo que estará descrito dentro del programa de seguridad del aeródromo.
 - (4) Para el caso de personal de vigilancia, el operador deberá cumplir con tener las licencias exigidas por la DISCAMEC.
- (b) Al efectuar su servicio en el aeródromo, el miembro de seguridad, a través del jefe de seguridad o quien cumpla dichas funciones, podrá retener a una persona dentro de las zonas estériles y retener a una persona en zonas públicas solo en ausencia del personal de la PNP y poner a disposición de esta entidad policial firmando un acta, por concepto de las siguientes violaciones a la Ley:
- (1) Cometer o intentar cometer un crimen en presencia del miembro de seguridad.
 - (2) Un delito, si el miembro de seguridad tiene motivos para pensar que el sospechoso lo ha cometido.
- (c) El perfil del personal de seguridad del aeródromo, deberá cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:
- (1) Edad mínima dieciocho (18) años.
 - (2) Ser peruano o residente con autorización de trabajo.
 - (3) Debe pasar una prueba psicológica adecuada y satisfactoria para el operador del aeródromo.
 - (4) Debe encontrarse en buenas condiciones físicas, compatible con las funciones de protección y de seguridad.
 - (5) En lo que se refiere al olfato, oído y habla, deben de encontrarse en condiciones que le permitan cumplir sus funciones de protección y seguridad.
 - (6) El uso indebido de alcohol y drogas, será motivo de rechazo.

- (2) Se ponga el registro a disposición de la DGAC a su solicitud;
 - (3) Se envíe mensualmente a la DGAC un consolidado de todos los actos que se señalan en el párrafo (b) y otros que considere necesario.
- (b) Los datos elaborados en respuesta al subpárrafo (a)(3) de la presente Sección deben incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) La cantidad y tipo de armas de fuego, explosivos o similar, halladas durante cualquier proceso de inspección y el método de detección de cada una de ellas.
 - (2) La cantidad de actos y tentativas de actos de interferencia ilícita.
 - (3) La cantidad de amenazas de bombas recibidas, bombas reales y simuladas halladas y explosión real de bombas en el aeródromo.
 - (4) La cantidad de retenciones y la disposición inmediata de toda persona a la PNP.
 - (5) Todas las denuncias de cualquier tipo presentadas por los explotadores y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana, como robos, agresiones físicas, huelgas de cualquier tipo, etc.
 - (6) Toda pérdida de tarjetas de identificación.
 - (7) Toda manifestación pública producida en el aeródromo.
 - (8) Todas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por los portadores de tarjetas de identificación indicando a que empresa pertenece.
 - (9) Toda falta o incumplimiento cometido de la normas de seguridad de la aviación y seguridad vial que contravenga la gestión de la seguridad de la plataforma, zona de carga y del control de vehículos en la parte aeronáutica.
 - (10) Todo incidente con entidades del estado u otra organización.

comunicaciones con la DGAC, de acuerdo a lo establecido en el programa de seguridad del aeródromo.

107.33 Historial de los empleados, verificación y chequeos de antecedentes policiales y/o judiciales

- (a) La presente sección se aplica a todos los individuos que pretenden una tarjeta de identificación otorgado por el operador del aeródromo.
- (b) A excepción de lo dispuesto en el párrafo (e) de la presente Sección, todo operador de aeródromo debe garantizar que a ningún individuo se le otorgue autorización de acceso a menos que:
 - (1) El individuo haya sido objeto de una revisión satisfactoria que abarque los últimos cinco (5) años de su historial personal así como de una verificación del año anterior a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso.
 - (2) Los resultados de la investigación para otorgar el acceso no revelen que el individuo haya sido convicto o encontrado culpable, en cualquier jurisdicción, durante los cinco (5) años que finalizan en la fecha de dicha investigación, de un crimen que involucra cualquiera de los siguientes delitos señalados en los numerales (b)(2)(i) a (xxvii) de la presente Sección.
 - (i) Adulteración documentaria, falsificación documentaria de aeronaves;
 - (ii) Interferencia contra la navegación aérea;
 - (iii) Transporte intencional de una mercancía peligrosa y prohibida.
 - (iv) Interferencia ilícita;
 - (v) Agredir a los tripulantes técnicos o tripulantes auxiliares;
 - (vi) Comisión de ciertos delitos a bordo de una aeronave en vuelo;

- (xxiv) Conspiración o intento de cometer cualquiera de los actos anteriormente mencionados;
 - (xxv) Terrorismo; o
 - (xxvi) Narcotráfico
- (3) El individuo nunca haya sido sancionado por la Junta de Infracciones de la DGAC, por haber cometido actos de interferencia ilícita u. otros actos que afectarán de manera negativa a la seguridad de la aviación.
- (4) El operador de aeródromo o el usuario del mismo deben incluir en el formato de solicitud una notificación de que el individuo se someterá a una verificación de historial laboral y posiblemente a un chequeo de sus antecedentes penales y/o policiales.
- (5) Antes de dar inicio a la comprobación de los antecedentes penales y/o policiales, el operador del aeródromo debe notificar a los individuos afectados.
- (c) Se considerará que un operador de aeródromo cumple sus obligaciones en virtud a los subpárrafos (b)(1) y (b)(2) de la presente Sección, respectivamente, si:
- (1) Acepta una certificación en la cual indica que cumplen con la evaluación de sus empleados y contratistas de un explotador aéreo o de cualquier otra entidad que por sus funciones su personal tenga que obtener dicha identificación.
 - (2) Realiza revisiones y chequeos de antecedentes en forma aleatoria de por lo menos el 5 % de los pases de acceso otorgados y de encontrar cualquier incumplimiento o indicio que no satisfaga al operador del aeródromo, resolverá el incumplimiento con el solicitante y lo informará a la DGAC.
- (d) El operador de aeródromo debe designar a un funcionario a fin de que se haga cargo de:

- (3) Cuando un explotador aéreo o servicios especializados aeroportuarios, solicite pases de acceso para sus empleados deberán cumplir con lo estipulado en las RAP 108 y 111 respectivamente.
- (4) El operador del aeródromo deberá incluir en su programa de seguridad, el registro de nombres y firmas de los responsables de los explotadores y servicios especializados aeroportuarios de solicitar tarjeta de identificación.

107.35 Nivel de amenaza

Todo operador de aeródromo, dentro de su programa de seguridad deberá indicar el nivel de amenaza al que está expuesto, esto teniendo en cuenta la ubicación del aeródromo, las condiciones políticas, delincuenciales, zona de conflicto y cualquier otro criterio que permita definir en que situación se encuentra.

Esta condición del nivel de amenaza se debe de evaluar de acuerdo a la situación de peligro y a las medidas de seguridad que tiene el aeródromo y puede cambiar momentáneamente o temporalmente de acuerdo a circunstancias especiales, los niveles de amenaza son los siguientes:

- (a) Alta, este nivel se aplica cuando sucede un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atenta contra la seguridad de las persona e instalaciones. Asimismo este nivel debería establecerse cuando existen hechos que ocurren continuamente y que pueden generar una condición crítica o cuando existan informaciones ordinarias y secretas que el aeródromo pueden ser objeto de algún tipo de agresión. (acto terrorista, zona de conflicto militar, etc.)
- (b) Media, este nivel se aplica cuando existe condiciones que permiten mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del aeródromo (huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, etc.)
- (c) Bajo, este nivel se aplica cuando se considera que por la ubicación, el desarrollo de la actividad pública, y las medidas de seguridad

Estos programas de instrucción incluirán la capacitación del personal de seguridad de la aviación civil en factores humanos.

- (b) El programa de entrenamiento debe contener por lo menos los siguientes temas:
- (1) El reconocimiento de armas de fuego así como de explosivos y objetos prohibidos para el vuelo a bordo de la aeronave;
 - (2) El tratamiento cortés y eficiente a las personas sujetas a inspección, retención, y otras actividades de seguridad aeronáutica;
 - (3) Las responsabilidades de un miembro de seguridad en virtud al programa de seguridad del operador de aeródromo aprobado;
 - (4) Estudio de los documentos relativos a la seguridad de la aviación como el anexo 17 de OACI, el RAP-107 y otros documentos normativos.
 - (5) Cualquier otro tema que la DGAC considere necesario.

107.45 Uso de sistemas de rayos X.

- (a) Seguridad radiología:
- (1) Ningún titular puede usar un sistema de rayos x tras instalar inicialmente el sistema o tras moverlo de un lugar a otro, a menos que se realice un estudio de radiación por la autoridad competente el cual demuestre que el sistema reúne los estándares de ejecución aplicables.
 - (2) Ningún titular puede usar un sistema de rayos x dentro de la República del Perú a menos que en un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses calendarios anteriores se realice un estudio de radiación por la autoridad nacional competente, el cual demuestre que el sistema reúne los estándares de ejecución aplicables.

- (6) La DGAC autoriza a los titulares de certificado a usar sistemas de rayos x para inspeccionar artículos en virtud a un programa aprobado de seguridad si el titular de certificado demuestra que:
- (i) Se establezca un programa de entrenamiento inicial y periódicamente de los usuarios del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente de los sistemas de rayos x y la identificación de armas y otros artículos peligrosos;
 - (ii) Se establezca un programa de mantenimiento anual del equipo de rayos x, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal altamente calificado por el fabricante.
 - (iii) El sistema de rayos x cumpla con los requisitos mínimos de inspección.

107.47 Uso de pórtico detector de metales y detectores manuales.

- (a) La DGAC autoriza a los titulares de certificado a usar los sistemas de pórticos detectores de metales y/o detectores manuales para inspeccionar a personas en virtud a un programa aprobado de seguridad si el titular de certificado demuestra que:
- (1) Se establezca un programa de entrenamiento inicial y periódicamente de los operarios del sistema, el cual incluye entrenamiento eficiente del pórtico detector de metales y detectores manuales de metales para la identificación de armas y otros artículos peligrosos;
 - (2) Se establezca un programa de mantenimiento anual del pórtico detector de metales y de los detectores manuales, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal calificado por el fabricante.

RESERVADO

Regresar...



G. Arrendatarios del Aeródromo

1. Todo Arrendatario del aeródromo cuya concesión o instalación formen parte de la zona pública y restringida, deberá respetar y cumplir todas las medidas de seguridad que disponga la autoridad de seguridad competente (DGAC, Operador del Aeródromo, etc.), asimismo, no podrán comercializar artículos prohibidos por el operador aeroportuario ni mercancías peligrosas prohibidas para su transporte por vía aérea.

H. Dirección General de Correos del MTC

1. La DGC del MTC deberá certificar a los concesionarios postales para que adopten las medidas de seguridad, equipamiento, personal y capacitación necesarias con la finalidad de que se asegure que todo correo o courrier que será entregado en cualquier transportador aéreo, no contenga cualquier objeto o mercancía no permitida.
2. La DGC del MTC deberá proporcionar información a la DGAC, de todos los concesionarios postales que operan vía aérea, para ser acreditados ante la DGAC y viceversa.

I. Agentes Acreditados

1. Los Agentes Acreditados son todos los Agentes de Carga y concesionarios postales que deberán ser acreditados por la DGAC, de acuerdo a lo establecido en la RAP-109, estos deberán contar con personal capacitado en mercancías peligrosas y en seguridad de la aviación (AVSEC).

Regresar...

J. Autoridad de seguridad para retener y tomar medidas coercitivas

1. Los Operadores de Aeródromo, con las unidades responsables de las funciones y actividades de seguridad dentro del perímetro de los aeródromos en la República del Perú a su cargo, en cuanto a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita:
2. Deberán contar con personal adecuado, capacitado y entrenado para el cumplimiento de sus funciones de acuerdo a las normas que emita la DGAC. Se entiende como autoridad la posibilidad que el personal de seguridad del operador de los aeródromos, pueda intervenir y retener a personas sospechosas o que estén cometiendo actos de interferencia ilícita y/o que atenten contra las personas o instalaciones y/o aeronaves dentro de las instalaciones aeroportuarias y tomar las medidas coercitivas necesarias, esta facultad también en presencia de personal de la Policía Nacional del Perú.
3. Las responsabilidades específicas del operador del aeródromo en lo que se refiere a la autoridad de seguridad son las siguientes:
 - a) Prevención y descubrimiento de delitos en las zonas públicas y zonas de seguridad restringidas bajo su responsabilidad.
 - b) Vigilancia de rutina y patrulla de todas las áreas del aeródromo.
 - c) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
 - d) Elaborar planes de contingencia con las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú para responder y controlar actos de secuestro, sabotaje, colocación de bombas u otras amenazas, ataques en altura y desorden civil, como parte de su Programa de Seguridad de Aeródromo.



RESERVADO

Regresar...

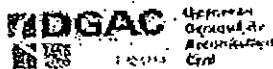


6. Personal de Vigilancia, personal de seguridad entrenado y capacitado por el operador del aeródromo o explotador aéreo para vigilar y controlar el ingreso de personal y vehículos en puntos de acceso, así como en el perímetro del aeródromo.

B. Criterios de Selección

Teniendo en cuenta que los aeródromos forman parte del sistema de Defensa Nacional y como parte fundamental del desarrollo nacional todo personal que trabaje en seguridad deberá de cumplir por lo menos con lo siguiente:

1. Ser de nacionalidad peruana.
2. Dieciocho años como mínimo.
3. Salud.
 - (a) Todo personal que trabaja en seguridad debe estar en un buen estado de salud física y mental, compatible con la capacidad de cumplir sus tareas de protección y de seguridad. El uso indebido de drogas y alcohol será motivo de rechazo.
4. Debe verificarse si hay antecedentes policiales y penales, así como antecedentes de empleo de por lo menos los últimos cinco años.
5. No haber sido encontrado culpable por el poder judicial por cometer los siguientes actos:
 - (a) Adulteración documental, falsificación documentada de aeronaves;
 - (b) Interferencia contra la navegación aérea;
 - (c) Transporte ilegalizado de una mercancía peligrosa;
 - (d) Interferencia ilícita;
 - (e) Interferencia a los tripulantes técnicos o tripulantes auxiliares;
 - (f) Comisión de ciertos delitos a bordo de una aeronave en vuelo;
 - (g) Portar un arma o explosivo a bordo de una aeronave;
 - (h) Transmitir información falsa y amenazas;
 - (i) Piratería de aeronaves fuera de la jurisdicción aerospacial de la República del Perú;
 - (j) Violaciones en las que están involucradas sustancias de transporte controlado;
 - (k) Ingreso ilícito a una aeronave o área del aeródromo, utilizada por transportadores aéreos nacionales o transportadores aéreos internacionales en contra de lo estipulado por los requerimientos de seguridad;
 - (l) Destrucción de una aeronave o de la instalación para las aeronaves;
 - (m) Homicidio;
 - (n) Asalto con intento de homicidio;
 - (o) Espionaje;
 - (p) Secuestro;
 - (q) Secuestro o toma de rehenes;
 - (r) Violación o abuso sexual agravado;
 - (s) Posesión ilícita de un explosivo o arma así como su uso, venta, distribución o fabricación;
 - (t) Extorsión;
 - (u) Robo a mano armada;
 - (v) Distribución de una sustancia controlada o intento de distribución de la misma;
 - (w) Fraude;
 - (x) Conspiración o intento de cometer cualquiera de los actos anteriormente mencionados.
6. Debe ser capaz de leer, escribir y hablar el idioma español.



RESERVADO

Regresar...



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

7. Deben de haber recibido capacitación de protección y seguridad, así como cumplir con los requisitos de entrenamiento aeronáutico normado por la DGAC.

C. Licencia de Instructor de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)

La DGAC emitirá la licencia de instructor en tierra al personal que cumple con los requisitos establecidos en la RAP-143, todo curso de seguridad de la aviación civil (AVSEC) deberá ser dictado por personal con Licencia, con la finalidad de asegurar la calidad de la instrucción y que esta se encuentre de acuerdo a la normatividad internacional y nacional.

D. Instrucción

1. Toda organización con responsabilidades designadas de acuerdo a lo señalado en el presente programa, asegurará la elaboración y aplicación de programas de instrucción para su personal, a fin de garantizar la aplicación correcta del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC). Estos programas incluirán la capacitación del personal de seguridad de la aviación civil en factores humanos.
2. Antes de su implementación, se someterá todo programa de instrucción, para la aprobación de la DGAC.
3. Todo programa de instrucción estará compuesto como mínimo:
 - a) Objetivos y criterios relativos a la instrucción;
 - b) Responsabilidades para la realización de los cursos de instrucción;
 - c) Información administrativa relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán;
 - d) Plan de estudios;
 - e) Programas de los temarios de los cursos; por unidades y detallados;
 - f) Instrucciones sobre la utilización y cuidado de las ayudas a la instrucción y los textos de consulta; y
 - g) Procedimientos para evaluar los sistemas de instrucción.
4. Todo organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará que se dispone de una cantidad suficiente de instructores capacitados para impartir los cursos.
5. Además de los programas de instrucción de todo organismo, la DGAC coordinará la implementación de cursos de instrucción sobre conciencia de la seguridad para todo el personal relacionado con la aviación civil en la República del Perú que no haya recibido un curso específico de instrucción en seguridad de la aviación.
6. Todos los organismos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán registros de todo el personal que recibió instrucción, inclusive los resultados cuando correspondan.
7. La DGAC es responsable de coordinar el intercambio de información con la OACI y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil



RESERVADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

8. Todo Inspector de Seguridad de la Aviación de la DGAC deberá realizar por lo menos el curso de Mercancías Peligrosas, el de Manejo de Crisis, Gestión de la Seguridad de la Aviación y Autoridad de reglamentación; módulos definidos por OACI o similares.
9. Todo Jefe de Seguridad de Aeródromo, deberá realizar por lo menos el Curso Básico de Seguridad, el de Manejo de Crisis y Gestión; módulos definidos por OACI o similares.
10. Todo Oficial de Seguridad, deberá realizar por lo menos el Curso Básico AVSEC y Supervisores, Seguridad de la Carga, módulos definidos por OACI o similares.
11. Todo Personal de Vigilancia, deberá realizar por lo menos el Curso Básico AVSEC y Conciencia de Seguridad, módulos definidos por OACI o similares.
12. Se reconocen los cursos de OACI como los adecuados para ser dictados dentro del ámbito aeronáutico, cualquier otro deberá ser presentado y aprobado por la DGAC para su validez. A continuación se mencionan los cursos establecidos.

| Nº | TÍTULO BREVE | DESCRIPCIÓN |
|------|--------------------------------|--|
| I | Básico | Instrucción inicial para personal de seguridad de aeródromos |
| II | Gestión | Trata de la gama completa de tópicos de gestión de la seguridad de la aviación |
| III | Instrucciones | Orienta al personal de instrucción actual en la disciplina de seguridad |
| IV | Manejo de Crisis | Enseña a manejar el arte de manejar incidentes de seguridad en cumplimiento de planes de emergencia |
| V | Seguridad de las Líneas Aéreas | Trata de los requisitos de seguridad de 20 categorías de personal en la estructura de las líneas aéreas |
| VI | Supervisores | Ofrece instrucción para la primera línea de supervisores y comprende los niveles básicos y de gestión |
| VII | Ensayo de Sistemas | Ofrece detalles sobre los métodos de ensayo de todos los aspectos de la seguridad, incluyendo la gestión de los ejercicios |
| VIII | Seguridad de la Carga | Enseña los requisitos de seguridad para carga, correo, servicios de mensajería y suministros llevados a bordo de la aeronave |
| IX | Conciencia de Seguridad | Trata de los medios para sensibilizar a los trabajadores aeroportuarios y de línea aérea, organismos y público acerca de la necesidad de la conciencia de la seguridad y sus requisitos. |
| X | Desarrollo de programas | Trata de cómo preparar programas de seguridad de la aviación nacional, de aeropuertos internacionales y de instrucción en seguridad de la aviación nacional; así como la legislación nacional de seguridad |
| XI | Autoridad de Reglamentación | Dirigido a orientar al jefe de seguridad en el establecimiento de una política, legislación e infraestructura nacionales |
| XII | Inspección Auditoría Seguridad | Enseña todos los aspectos relativos a formular e implantar un programa internacional de inspección de auditoría |
| XIII | Mantenimiento del Equipo | Dirigido a impartir conocimientos a técnicos y operadores, especialmente para mantener en estado de funcionamiento diario el equipo de seguridad |

DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil



RESERVADO

Regresar...



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

E. Uniformes del Personal de Seguridad

1. Todo el personal de seguridad (Oficiales) de los operadores de aeródromos y explotadores aéreos estandarizará el uniforme de su personal de acuerdo al siguiente detalle:

| VERANO | INVIERNO |
|------------------------------------|------------------------------------|
| Camisa manga corta | Camisa manga larga |
| Pantalón | Pantalón |
| Correa | Correa |
| Zapatos o botas | Zapatos o Botas |
| Insignias AVSEC | Insignias AVSEC |
| Artículos de defensa personal | Artículos de defensa personal |
| | Saco o casaca |
| Insignias del Operador/ Explotador | Insignias del Operador/ Explotador |

2. Los Oficiales de Seguridad del explotador aéreo podrá utilizar el mismo uniforme de la empresa aérea con las insignias de AVSEC, caso contrario se deberá ceñir de acuerdo al cuadro anterior.
3. La DGAC mediante Directiva Técnica Complementaria definirá los modelos y colores de dicho uniforme.
4. Los Explotadores Aéreos y Operadores de Aeródromos, solicitarán la autorización de la DGAC para el uso de artículos de defensa personal.

Regresar...

XV. Faltas y Sanciones

La DGAC a través de la Junta de Infracciones de Aeronáutica Civil (JIAC) podrá someter a personal, explotadores aéreos y/o operadores aeroportuarios que cometan faltas e infracciones al Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

En el caso que la falta sea realizada por personal de otras entidades diferentes al sector transportes, deberán imponerse sanciones administrativas, civiles o penales según corresponda, cuando las faltas sean cometidas dentro del ámbito de su jurisdicción, sin que esto impida a la DGAC tomar acción inmediata cuando sea notificada o tome conocimiento de un hecho que ponga en riesgo la seguridad de la aviación o se incumpla la legislación aeronáutica.

INTENCIONALMENTE ESPACIO DEJADO EN BLANCO



ANEXO 1-C

25/04/2006 16:53
Pág. 1 de

PODER JUDICIAL
LIMA/LIMA

Cargo de Ingreso de Expediente
(Centro de Distribución General)

| | | | |
|-------------|---|--------------|------------------|
| Expediente# | 2006-15629-0-0100-J-CI-34 | F.Inicio# | 25/04/2006 16:53 |
| Juzgado# | 34vo JUZGADO CIVIL | F.Ingreso# | 25/04/2006 16:53 |
| Exp.Origen | 0-0 | F.Exp.Orig# | 00/00/00 |
| Proceso # | ESPECIAL | Folios # | 161 |
| Motivo.Ing# | ACCIONES DE GARANTIA | No Cédulas # | 2 |
| Materia # | ACCION DE AMPARO | | |
| Cuántia # | .00 | | |
| Arancel# | SIN TASAS | | |
| Cedulas # | QF-3487318 / BU-3777127 / | | |
| Deposito | SIN DEPOSITO JUDICIAL | | |
| Observ # | ADJUNTA 2 COP. DDA. CON SUS ANEXOS, ANEXOS DEL 1A AL 1F CONFORMES. NO ADJ. ANEXO 1G. | | |

Demandado(s) # PODER EJECUTIVO

Demandado(s) # PROCURADOR PUBLICO DEL CONSEJO DE MINISTROS

Demandado(s) # PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE ASUNTOS DEL CONGRESO J

Demandante(s) # LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP

Órdo Campos, Lidia
Ventanilla 21
Módulo 7
PISO 19
2006-123036

PODER JUDICIAL
CENTRO DE DISTRIBUCION GENERAL
LIMA
RECIBIDO
25 ABR 2006 16:53
24

BENTES, DE LAS CASAS, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

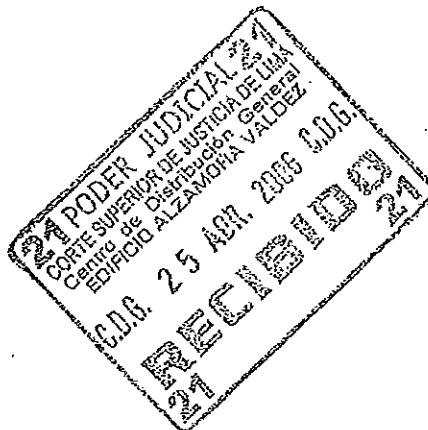
- César Benítez Merino
- Gonzalo de las Casas Salinas
- Freddy Escobar Rosas
- Hugo Forno Pérez
- Enrique Meora Zavallos
- Olivares Priori Posada
- Manuel Ugarte Maggola
- José Carlos Ugeux Sánchez-Morero
- Luis Vargas Valdivia
- José Francisco Zamora Arredondo
- Renzo Ernesto Aguirre Isla
- Dante Ludwig Aguirre Mesa
- Josma Eusebio Baza Lopez
- José Antonio Balleza Cruzado
- Javier José Buono Zúñiga
- Karina Chumbi Gutiérrez
- Jafer Crayeno Huara
- Victor César Villanueva
- Gonzalo del Río Labatthe
- Maria Virginia García Torres
- Christiana A. Hochwaldner Zegarra
- José Antonio Jiménez Chocano
- Rafael Longui Peña
- Carmen Luza Buono
- Iván Fabio Muñoz Méndez
- Melissa Núñez Santill
- Carmen Ortega Chino
- Edgar Otero Mantua
- Dorothy Pedraza Vega
- Willy Pedraza Goveas
- Luis Antonio Peshiera Rubird
- Enrique Piedra León
- Andrés Leonardo Razo Peshiera
- Miguel Rejigado Stavudra
- Hugo César Salas Ortiz
- Alfredo Luis Salvador Vargas
- Gustavo Sacristán Sayán
- Ronald Stanbuck Gilvez
- Angie Umezawa Matukado
- Renato Vilchez Armas
- Julio Vilches Pareira
- Maria Hyrdón Zegarra Altaga

Guillermo Marroff N° 155,
Sua Iñigo, Lima 27 - Perú
Teléfono: (511) 613-9090
Fax: (511) 613-9091
e-mail: bbf@bbsa.com
www.bbsa.com

Av. Victor Larco N° 849 OC 404
Urbanización La Morada,
Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (043) 20-3040
Fax: (043) 20-3050
e-mail: bbf@trujillo.bbsa.com

Los Cedros 119
Ormaiztegui-Corcelo,
Arequipa, Perú
Teléfono: (054) 20-2810

José Rolán Arco N° 1055
Urbanización San Francisco,
Huancayo, Perú
Teléfono: (043) 42-4408



Exp. N°
Cuaderno Principal
Escrito N° 1
Demanda de Amparo

AL JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA:

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. – LAP, con Registro Único del Contribuyente N° 20501577252, con domicilio real en Edificio Central, Piso N° 7 del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en la Avenida Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representada por su apoderada, señorita Milagros Lizet Montes Morote, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 09394870, facultada según poder inscrito en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, señalando domicilio procesal en la Casilla N° 19 del Colegio de Abogados de Lima (Cuarto Piso del Palacio de Justicia), a Usted atentamente decimos:

I. PETITORIO.-

Que, de acuerdo a lo permitido por los artículos 1° y 3° del Código Procesal Constitucional, por medio del presente escrito interponemos demanda de amparo, solicitando al Juzgado reponga las cosas al estado anterior a la vulneración de nuestro derecho a la libertad de contratar, establecido en el artículo 14 inciso 2 de

la Constitución Política del Perú, y disponga concretamente la inaplicación a nuestro caso concreto de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC.

II. RELACIÓN JURÍDICO PROCESAL Y COMPETENCIA.-

A través de la presente pretendemos que el Órgano Jurisdiccional disponga la inaplicación de Decreto Supremo No. 007-2006-MTC, en tanto el mismo vulnera nuestra libertad de contratar, por lo que solicitamos que el proceso se entienda contra las siguientes entidades:

- *El Poder Ejecutivo*, que a través de la Presidencia de la República y la Presidencia del Consejo de Ministros, dictaron el Decreto Supremo No. 007-2006-MTC.
- *El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Consejo de Ministros*, en su calidad de defensor del Poder Ejecutivo, con domicilio en Jirón San Martín N° 864, tercer piso, Miraflores.
- *El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Congreso de la República*, en su calidad de defensor del Poder Legislativo, con domicilio en Plaza Bolívar s/n, cercado de Lima.

La competencia de este Juzgado para conocer la presente demanda de amparo se encuentra establecida en el primer párrafo del artículo 51° del Código Procesal Constitucional, el mismo que textualmente establece:

“Artículo 51°.- Juez Competente y plazo de resolución en Corte.-

*Son competentes para conocer del proceso de amparo, a elección del demandante, el Juez civil del lugar donde se afectó el derecho, o donde tiene su domicilio el afectado, o donde domicilia el autor de la infracción.
(...).”*

Siendo competente el Juez del lugar donde domicilia el autor de la infracción, a elección del demandante, hemos decidido interponer la demanda ante el Juzgado Civil del distrito judicial de Lima.

III. PROCEDENCIA DE LA DEMANDA.-

El artículo 3° del Código Procesal Constitucional señala que procede el amparo cuando se invoque la amenaza o violación de actos que tienen como sustento la aplicación de una norma incompatible con la constitución, disponiéndose además que la sentencia que declare fundada la demanda debe ordenar la inaplicabilidad de la norma vulneratoria.

Asimismo, el inciso 4) del artículo 37° del Código Procesal Constitucional que precisa que el amparo procede en defensa del derecho a la libre contratación.

Por lo demás, no se ha producido ninguna de las causales de improcedencia a que se refiere el artículo 5° del Código Procesal Constitucional, tal como señalamos a continuación:

a) Los hechos y el petitório de la demanda están referidos en forma directa al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado.-

En el presente caso, el numeral 7.2 del artículo 7° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, al reglamentar la prohibición impuesta a los operadores de los aeródromos, de subcontratar al personal de seguridad (oficiales de seguridad aeroportuaria) que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida, ha incurrido en un supuesto de afectación al derecho constitucional de libertad de contratar en perjuicio de nuestra parte.

La libertad de contratar comporta el derecho de las personas "para que de común acuerdo puedan crear, regular, modificar o extinguir entre sí relaciones jurídicas

patrimoniales¹¹. Dicho derecho de la persona se encuentra expresamente reconocido en el artículo 2º, inciso 14º de la Constitución Política, que establece que las personas tienen derecho a "contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público". Así, en el ejercicio de su derecho a contratar libremente, las personas se encuentran sujetas sólo a dos restricciones: (i) de un lado, el objeto de la contratación debe ser lícito; (ii) de otro lado, la contratación no debe contravenir leyes de orden público.

de leyes de orden público

LAP viene a solicitar tutela en defensa de un derecho que tiene asidero constitucional directo, como es el derecho a la libertad de contratar, y en relación específica con lo aspectos constitucionalmente protegidos del mismo, puesto que en nuestro caso la norma reglamentaria cuestionada impide a la recurrente entablar relaciones jurídicas para contar con servicios de seguridad aeroportuaria sin que ello importe inobservar ninguno de los dos límites antes referidos. La contratación de servicios particulares de seguridad no persigue una finalidad ilícita. No hay además ninguna razón de orden público que pueda justificar tal decisión de política legislativa.

b) No existen vías procedimentales específicas, igualmente satisfactorias, para la protección del derecho constitucional vulnerado.-

Siendo que el numeral 2) del artículo 5º del Código Procesal Constitucional confiere al amparo un carácter residual o excepcional, debemos señalar que en el presente caso corresponde el empleo de esta vía en la medida en que *los hechos que sustentan nuestra demanda se refieren a la afectación del contenido constitucionalmente protegido del derecho a contratar, y no a asuntos que puedan ventilarse por las vías judiciales comunes.*

¿Cuál es la finalidad de un proceso de amparo? El amparo es un instrumento procesal destinado a la defensa de derechos constitucionales. Se trata de un proceso cuya peculiaridad descansa en la naturaleza constitucional de las

¹ DE LA PUENTE Y LAVALLE, Manuel. En: La Constitución Comentada. AA.VV. Tomo I. Lima:

situaciones jurídicas que protege: en otras palabras, y siguiendo al profesor Nestor Pedro Sagués², *el proceso de amparo es un proceso constitucional porque se encarga de velar en forma inmediata y directa por el respeto del principio de supremacía constitucional o por la salvaguarda de derechos constitucionales de cualquier particular.*

Vemos entonces que la tutela o protección que confiere el proceso de amparo consiste en una declaración de condena, por la cual se obliga al emplazado a que *restituya las cosas al estado anterior a la vulneración de los derechos constitucionales y, en el caso del amparo contra normas, a que se inaplique en la situación concreta, la disposición normativa que afecta el derecho constitucional.*

→ Demás (?)

¿Qué tutelan, por el contrario, los procesos penales y los procesos civiles? Como el Juez conoce, el Derecho Penal es un medio de control social que se caracteriza por imponer sanciones –penas o medidas de seguridad- cuando se han cometido acciones graves que atenten contra los bienes jurídicos de mayor valor de la sociedad³. Los procesos penales buscan así establecer –a través de un procedimiento que permita la defensa adecuada- la comisión de delitos por parte de los sujetos, a fin de imponer sanciones que ejemplifiquen a los demás ciudadanos de la sociedad para que tales acciones no se vuelvan a repetir. Siendo el derecho penal un mecanismo de control estatal para evitar los comportamientos que se juzga especialmente peligrosos, la tutela que los procesos penales conlleva se dirige a proteger no a un ciudadano en particular, sino a la sociedad en general.

En el otro extremo: ¿qué situaciones puede tutelar un proceso civil? Nadie duda que en un proceso civil se puede reconocer la existencia de derechos constitucionales, pero el propósito de ellos es salvaguardar las situaciones jurídicas de carácter patrimonial, que, por lo demás, no requieren la existencia de

Gaceta Jurídica, 2006; p. 162.

² Citado por ABAD YUPANQUI, Samuel en: "El proceso constitucional de amparo: aproximaciones desde la Teoría General del Proceso". Revista Peruana de Derecho Procesal, Tomo I. p. 254.

³ BRAMONT ARIAS, Luis Miguel. "Lecciones de la parte general y el código penal". Lima: Editorial San Marcos, 1997. p. 34

un procedimiento de carácter urgente. Si se pensara lo contrario, entonces simplemente no habría razón para que existan procesos constitucionales. LAP no viene a invocar la tutela de alguna situación jurídica de carácter patrimonial.

Contrahección
por carácter
patrimonial?

No existe otra vía que nos permita obtener tutela de urgencia, y suficientemente satisfactoria para salvaguardar nuestra pretensión, especialmente aquella que tiene sustento en el artículo 3° del Código Procesal Constitucional, para que el Juez disponga la inaplicación al caso concreto de la norma cuestionada.

c) A la presentación de la demanda el agravio a nuestro derecho constitucional es actual - vigente.-

Como podrá apreciar el Juzgado al revisar la demanda, a la fecha la norma cuestionada se encuentra vigente, y siendo una norma prohibitiva, genera con su sola existencia una vulneración automática de nuestro derecho constitucional, pues no requiere de ningún acto concreto de aplicación por parte de ninguna autoridad para que nuestro derecho a la libertad de contratar se vea perjudicado. Esto hace evidente el que mientras no se ordene la inaplicación al caso concreto del numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC, LAP se encontrará siempre en situación de agravio.

d) No ha vencido el plazo para interponer la demanda.-

La norma cuya inaplicación se solicita es el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, publicado el 29 de enero de 2006. Con ello, la presente demanda se interpone dentro del plazo de sesenta días hábiles a que se refiere el artículo 44° del Código Procesal Constitucional, que vence el día 25 de abril de 2006.

IV. FUNDAMENTOS DE LA DEMANDA.-

A) Fundamentos de Hecho.-

- a) Con fecha 15 de noviembre del 2000, el Consorcio formado por Bechtel Enterprices Internacional Limited, Cosapi S.A. y Fraport Ag Frankfurt Services Woldwide obtuvo la buena pro de la licitación pública convocada para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- b) En cumplimiento de lo establecido en las Bases de la Licitación para el otorgamiento de la Concesión del Aeropuerto, los miembros del Consorcio, es decir, Bechtel Enterprices Internacional Limited, Cosapi S.A. y Fraport Ag Frannffurt Services Woldwide, constituyeron la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante "LAP"), siendo inscrita en el Registro de Personas Jurídicas de Lima.
- c) En ejecución del procedimiento de selección, el 14 de febrero de 2001, LAP suscribió con el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, un Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el "Contrato de Concesión"), en virtud del cual se otorgó a LAP el derecho al aprovechamiento económico de los bienes que forman parte de la concesión, lo que importa la autorización para prestar servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, así como la obligación de realizar mejoras en el Aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
- d) A efectos de realizar el aprovechamiento económico de los bienes que forman parte del Aeropuerto, LAP puede (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto y llevar a cabo construcciones en el mismo a fin de prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales en ellos, y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes entregados en concesión, incluidas sus construcciones. Como contrapartida a su derecho a explotar económicamente el Aeropuerto, LAP tiene una serie de obligaciones que cumplir, siendo de las más importantes aquellas relacionadas con el

Etapas de
la licitación
pública

mejoramiento de la infraestructura del Aeropuerto, y a la operación misma de éste en condiciones de especial seguridad.

- e) En efecto, el Anexo 4 del Contrato de Concesión indica los lineamientos y requerimientos de operación que el concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral. Citaremos textualmente extremos del Contrato de Concesión donde se establecen compromisos respecto de temas de seguridad:

"Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 17 denominado SEGURIDAD, (...).

"El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. (...)"

Nótese que el Contrato de Concesión no establece limitaciones a la libertad de cumplir nuestras responsabilidades de seguridad por medio de terceros especializados. Siempre la responsabilidad de las labores de seguridad pesa en el concesionario operador del aeropuerto, esto es, LAP.

NO había
restricciones

- f) En el cumplimiento de las obligaciones de operación del Aeropuerto, LAP ha venido contratando con terceras empresas la prestación de servicios de seguridad especializados, lo que incluye las zonas restringidas. Actualmente LAP mantiene una relación jurídica con la empresa FORZA S.A., que vence el próximo 20 de mayo de 2006. En efecto, LAP y FORZA S.A. celebramos un primer *addendum* al Contrato de Prestación de Servicios de Oficiales de Seguridad en el aeropuerto internacional "Jorge Chávez" el 15 de octubre de 2005, con vigencia hasta el 20 de mayo de 2006.

tercerización
con FORZA

g) Sin embargo, la entrada en vigencia de la norma contenida en el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de enero de 2006, genera un límite a la posibilidad de la recurrente de contratar nueva y libremente los servicios de seguridad de empresas agentes especializadas. En efecto, la cuestionada norma señala:

*"Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional.
(...)
7.2. El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza las funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.
(...)"*

B) Fundamentos de Derecho.-

a) El Congreso de la República emitió en el año 2004 la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil, que la cual contiene en su artículo 5° la disposición que justifica la incorporación del numeral 7.1. en el artículo 7° del Reglamento, siendo el texto de la ley el siguiente:

*"Artículo 5°. De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional
(...)
5.3. El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad de la Aviación Civil".*

b) La norma citada es clara en prescribir que los "Operadores de Aeródromos"⁴ no podrán subcontratar los servicios de seguridad. La Tercera Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 28404 estableció que la referida ley sería reglamentada, por lo que FORZA S.A. siguió prestando sus servicios a LAP. Sin embargo, en la medida en que el 29 de enero de 2006, se dictó el

Robor por la que FORZA siguió en el contrato

⁴ La Ley de Aeronáutica Civil (Ley N° 27261), en el Título III, señala que los Aeródromos son los espacios que comportan la infraestructura básica donde se llevan a cabo las actividades de aeronáutica civil, es decir, se trata de los acropuertos.

Decreto Supremo No. 007-2006-MTC que reglamenta la Ley N° 28404, a través de esta última disposición se desarrolla la prohibición dispuesta en el numeral 5.3. del artículo 5° de la Ley antes citado.

- c) ¿Cuál es el personal de seguridad referido en el literal d) del numeral 7.1. del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC? Se trata del *Oficial de Seguridad Aeroportuaria* que no es más que el personal del Operador del Aeródromo público o privado que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.
- d) ¿Cuál es la definición de “zona restringida”? Como *Zona de Seguridad Restringida*, el literal b) del artículo 2 del Decreto Supremo citado establece que es la zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas comprenden, entre otras, las áreas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves, los depósitos de carga y los centros de correo.
- e) ¿Cuál es el acto de afectación constitucional? De la revisión de las disposiciones en su conjunto, advertimos que tanto el numeral 7.2. del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC como el numeral 5.3. del artículo 5 de la Ley No. 28404 -que sirve de sustento para la expedición de la norma reglamentaria-, constituyen normas autoaplicativas que vulneran de manera grave, directa e inmediata nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar. Como se dijo precedentemente, siendo las señaladas normas prohibitivas, se genera con su sola existencia una vulneración automática de nuestro derecho constitucional, pues no se requiere de ningún acto

concreto de aplicación por parte de ninguna autoridad para que nuestro derecho a la libertad de contratar se vea perjudicado.

- f) En el presente caso, tanto el numeral 5.3 del artículo 5° de la Ley N° 28404, como el numeral 7.2 del artículo 7° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, al establecer y reglamentar, respectivamente, la prohibición impuesta a los operadores de los aeródromos, de subcontratar al personal de seguridad -oficiales de seguridad aeroportuaria- que realizan funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida, ha determinado la configuración de un supuesto de afectación al derecho constitucional de libertad de contratar en perjuicio de nuestra representada.
- g) De acuerdo con lo establecido por autorizada doctrina nacional, la libertad de contratar comporta el derecho de las personas *"para que de común acuerdo puedan crear, regular, modificar o extinguir entre sí relaciones jurídicas patrimoniales"*. Dicho derecho de la persona se encuentra expresamente reconocido en el artículo 2°, inciso 14° de la Constitución Política, que establece que las personas tienen derecho a *"contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público"*. Este derecho constitucional es a su vez mencionado en el primer párrafo del artículo 62° de la Constitución Política (relacionado con la estabilidad de las cláusulas contractuales).
- h) De un análisis del precepto constitucional citado, se puede afirmar que, en el ejercicio de su derecho a contratar libremente, las personas se encuentran sujetas a dos restricciones, a saber:
- De un lado, el objeto de la contratación debe ser lícito. Ello implica que los fines de la contratación deben enmarcarse dentro de los parámetros establecidos por el ordenamiento jurídico. En ese sentido, como bien apunta De La Puente y Lavalle, la libertad de contratación no supone que la persona *"puede celebrar el contrato y determinar su*

*contenido a su solo arbitrio, sino que, en realidad, el contrato es el producto de dos poderes: del particular, que se decide a formarlo, y del Estado, que limita el poder particular para que discurra solamente dentro del campo de la libertad*⁵;

- De otro lado, la contratación no debe contravenir leyes de orden público. Ello implica que, en el ejercicio de su libertad de contratar, las personas se encuentran sujetas a la estricta observancia de las normas legales de naturaleza imperativa, las cuales aparecen como disposiciones de carácter inderogable para los particulares. Las normas imperativas se manifiestan, por un lado, *"ordenando que los particulares tengan una conducta determinada"* (normas legales preceptivas) y, por el otro, *"implidiendo que actúen en determinado sentido"* (normas legales prohibitivas)⁶.
- i) En adición a lo señalado, se tiene que, en cuanto al contenido del derecho a la libertad de contratar, el Tribunal Constitucional ha dispuesto que el derecho a la libertad de contratación (recogido en el artículo 2º, inciso 14 de la Constitución Política del Perú) protege todo acuerdo o convención de voluntades entre dos o más personas naturales y/o jurídicas para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial, vínculo que –fruto del acuerdo de voluntades– debe versar sobre bienes e intereses que posean apreciación económica, tengan fines lícitos y no contravengan normas de orden público⁷.
- j) En tal sentido, el derecho a la libertad de contratar, en principio, comprende las siguientes garantías⁸:

⁵ *Ibid.*; p. 163.

⁶ *Ibid.*; p. 164.

⁷ Sentencia del Tribunal Constitucional en acción de amparo por la Empresa de Transportes y Turismo Pullman Corona Real S.R.L. contra la Sentencia de la Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima (Expediente N° 7320-2005-PA/TC), de fecha 23 de febrero de 2006, Fundamento 47.

⁸ *Loc. cit.*

- Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co-celebrante.
- Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.

Cabe tener presente que este derecho constitucional no tiene alcances ilimitados, toda vez que, como fuera señalado con anterioridad, éstos se encuentran sujetos al cumplimiento de la exigencia de contratación con fines lícitos y sujetos al cumplimiento de normas de orden público.

- k) En el presente caso, se tiene que la limitación impuesta en primer lugar por el artículo 5º, numeral 5.3 de la Ley N° 28404 y el artículo 7º, numeral 7.2 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, comporta una limitación arbitraria de la libertad contractual en perjuicio de nuestra representada, toda vez que la normativa está restringiendo, sin que medie justificación objetiva alguna, la subcontratación de los servicios de seguridad en los aeródromos (categoría dentro de la cual se encuentra comprendido el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"), lo cual comporta un impedimento para el establecimiento de vínculos contractuales que permitan a los operadores de los aeródromos la optimización de los servicios prestados en infraestructura de transporte y atenta en tal sentido contra el contenido del derecho constitucional a que se ha hecho referencia.
- l) La carencia de toda justificación objetiva en la materia, y que determina la afectación a nuestro derecho constitucional, encuentra su base en lo siguiente:
- La disposición citada no garantiza el cumplimiento de los objetivos de la regulación de la aeronáutica civil (que comprende la regulación de los aspectos vinculados a la seguridad), dentro de los cuales -conforme

a lo previsto en el artículo 4° de la Ley N° 27261- cabe mencionar el de "incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú", y que constituye la base de la exigencia de incremento en la eficiencia para la implementación de mecanismos de seguridad en la aviación civil.

- En efecto, no se ha comprobado ni acreditado que, para efectos de la prestación de los servicios de aviación civil comercial, la prestación directa del componente de seguridad por parte del operador del aeródromo redunde en una mayor eficacia en el mismo frente a la tercerización vía la subcontratación de empresas especializadas, más aún tomando en cuenta que, incluso para la prestación de determinados servicios aeroportuarios, el propio Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano permite en forma indistinta la prestación directa o mediante la subcontratación de terceros, aunque resguardando la responsabilidad directa del concesionario frente al concedente.

- Lo señalado con anterioridad, es decir, la insuficiencia de acreditación de interés público, resta a su vez toda justificación al acto violatorio, por cuanto que con el mismo no sólo no se garantiza el cumplimiento de las normas de orden público que determinan los objetivos de la regulación de la seguridad en materia de aviación civil comercial (contemplados en el artículo 4° de la Ley N° 27261), sino que en consecuencia deviene en arbitraria la calificación de ilícito que correspondería a los contratos celebrados entre los operadores de aeródromos y las empresas de seguridad.

m) Cabe tener presente que las obligaciones impuestas a los operadores de aeródromos como consecuencia del efecto que surte el acto violatorio del derecho constitucional de nuestra representada, comporta finalmente la

configuración de un acto ilícito, cual es precisamente la lesión de los objetivos de la regulación de la seguridad en la aviación civil comercial.

- n) Las medidas dispuestas por el artículo 5, numeral 5.3 de la Ley N° 28404 y 7°, numeral 7.2 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, tienen como consecuencia la generación de un efecto negativo en la prestación de servicios aeroportuarios por parte de los operadores pues produce un sobre costo innecesario, derivado del reclutamiento y capacitación del personal especializado en las actividades de seguridad, el mismo que se añade al previsto originalmente para la cobertura de los costos de la prestación por cuenta de terceros.
- o) El principio de razonabilidad a la luz de la jurisprudencia del Tribunal Constitucional Peruano:
- En el caso *Gonzalo Antonio Costa Gómez y Martha Elizabeth Ojeda Dioses vs. Sala Especializada en lo Civil de Tumbes* (Expediente N° 2192-2004-AA/TC)⁹, el Tribunal Constitucional señaló que el principio de razonabilidad o proporcionalidad es consustancial al Estado Social y Democrático de Derecho, configurado en los artículos 3° y 43° de la Constitución y recogido expresamente en el artículo 200°, último párrafo de la referida Carta Fundamental.
 - Según el Tribunal Constitucional, el principio de razonabilidad consiste en que cuando una decisión que se adopta en el marco de convergencia de dos principios constitucionales se presenta una infracción al principio de proporcionalidad, tal decisión no será razonable. Esto significa que el principio de razonabilidad sugiere una valoración respecto del resultado del razonamiento del juzgador expresado en su decisión, mientras que el procedimiento para llegar a

⁹ Esta sentencia puede apreciarse en la siguiente página web oficial del Tribunal Constitucional Peruano: <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/2192-2004-AA.html>

este resultado será la aplicación del principio de proporcionalidad con sus tres sub principios: de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad en sentido estricto o ponderación¹⁰.

- Así, en el Fundamento 16 de este mismo fallo, el Tribunal Constitucional agrega que el principio de proporcionalidad ha sido invocado en más de una ocasión, para los siguientes supuestos: (i) para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una norma cuya constitucionalidad se impugna (Expediente No. 0016-2002-AI/TC); (ii) para establecer la idoneidad y necesidad de medidas implementadas por el Poder Ejecutivo a través de un Decreto de Urgencia (expediente No. 0008-2003-AI/TC); (iii) con ocasión de la restricción de derechos fundamentales en el marco del proceso penal (Expediente No. 0376-2003-HC/TC); y, (iv) para controlar la potestad sancionadora de la Administración.

- En nuestro caso, nos encontramos en una situación análoga a la referida en primer lugar por el Tribunal Constitucional: el empleo del principio de razonabilidad para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una norma cuya constitucionalidad se impugna.

- p) La norma cuya constitucionalidad se cuestiona no es razonable porque infringe los derechos fundamentales mencionados en esta demanda:
 - En efecto, el empleo del principio de razonabilidad para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una norma cuya constitucionalidad se impugna, conlleva a la revisión de la conexión lógica existente entre lo que la norma regula y los objetivos que esta propone.

¹⁰ Véase el fundamento 15 del fallo citado.

- Si no hay esa conexión lógica, consecuentemente la norma será irrazonable y, por tanto, inconstitucional. ¿Cuáles son los “objetivos lógicos” que se desprenden de las normas cuestionadas? El numeral 5.1. del artículo 5° de la ley señala que los aeródromos (aeropuertos) son considerados como instalaciones estratégicas dentro del Sistema de Defensa Nacional.
- Una disposición como esta conllevaría a formularnos las siguientes interrogantes: ¿la seguridad de la aviación civil constituye una labor exclusiva del Estado porque forma parte del Sistema de Defensa Nacional?; ó, por el contrario, ¿la seguridad de la aviación civil constituye un aspecto de interés público que debe ser regulado por el Estado sin contravenir la actividad empresarial privada por la propia naturaleza de la aviación civil? (82)
- Pues bien, la Ley de Aeronáutica Civil (Ley N° 27261) señala que la aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles (artículo 2°), dentro de las cuales se encuentra la aviación civil (Título VIII). El Estado, en este marco, ingresa a normar la actividad de la aeronáutica civil en función al logro de determinados objetivos (artículo 4°), dentro de los que destaca el de *“incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú”*.
- Esto último es lo que permitiría que el Estado norme los aspectos centrales de la seguridad de la aviación civil, pero ello no significaría que pueda ingresar a establecer limitaciones y/o prohibiciones sobre aspectos que al final terminen desnaturalizando el campo de acción de quienes operan y explotan los aeródromos. Y es que consideramos que si bien es cierto el numeral 5.1. del artículo 5° de la Ley No. 28404 establece que se consideran a los aeródromos como “instalaciones estratégicas dentro del Sistema de Defensa Nacional”,

no significa, entonces, que el sistema de seguridad de la aviación civil sea parte del sistema de defensa nacional, puesto que ésta responde a una concepción distinta.

- En efecto, el artículo I del Decreto Legislativo No. 743 -Ley del Sistema de Defensa Nacional- dice que la Defensa Nacional "es la adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país. El Estado garantiza la Seguridad de la Nación en sus ámbitos externo e interno a través de la Defensa Nacional". Esta definición se complementa con lo dispuesto por el artículo 9° de la Ley del Sistema de Defensa Nacional, cuyo texto dice: *"La Defensa Nacional se desarrolla en todos los campos e involucra las actividades de Defensa Externa e Interna, Movilización, Inteligencia, Defensa Civil y las relacionadas con el Orden Interno cuando lo dispone el Presidente de la República"*.

- Conjugando lo dispuesto por ambas normas tenemos que un asunto o tema de Defensa Nacional sólo es tal cuando concierne directa e indisolublemente a la defensa externa e interna, la movilización, inteligencia, defensa civil y el orden interno. Todo tema indirecto o ajeno a estos campos, no es de defensa nacional. Lo anterior adquiere mayor coherencia si tomamos en cuenta que el artículo 10° de la Ley del Sistema de Defensa Nacional señala que el Sistema de Defensa Nacional *"tiene como finalidad permanente garantizar la concepción, dirección, preparación y ejecución de la Defensa Nacional"*.

- Por consiguiente, cabría preguntarnos: ¿el sistema de seguridad de la aviación civil corresponde a los mismos conceptos de "seguridad nacional", por ejemplo? La respuesta es negativa porque el Sistema

de Defensa Nacional opera exclusivamente en situaciones de "seguridad nacional".

- Sólo en esta lógica se entiende lo dispuesto por el numeral 5.2. del artículo 5 de la Ley No. 28404, concordante con el numeral 28.2. del artículo 28 de la Ley de Aeronáutica Civil –Ley No. 27261-. Los textos de ambas normas dicen (negritas y subrayados agregados):

*"Ley de Seguridad de la Aviación Civil –Ley No. 28404-
Artículo 5.- De la seguridad aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional
(...)
5.2. El Estado peruano delega a los Operadores de Aeródromos la función de seguridad en sus respectivos aeródromos, la misma que podrá ser recuperada por el Estado a través de sus instituciones militares o policiales por decreto supremo, en caso de que se vea afectada la seguridad nacional".*

*"Ley de Aeronáutica Civil –Ley No. 27261-
Artículo 28.- Del funcionamiento de los aeródromos
(...)
28.2. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo, cuando medien razones de seguridad o de emergencia".*

- Así, la facultad del Estado de regular la "seguridad de la aviación civil" no radica en que se trate de un tema de "seguridad nacional", sino porque el Estado procura proteger la vida y la integridad de las personas¹¹, situación muy distinta a los fines de la defensa nacional que antes hemos citado.

p) El Estado, en ese marco, ingresa a normar la actividad de la aeronáutica civil en función al logro de determinados objetivos (art. 4 de la Ley No. 27261), dentro de los que destaca el de "incentivar el desarrollo de una aviación

¹¹ Así se desprende de las diversas facultades de control, fiscalización y sanción que corresponden a la Dirección General de Aeronáutica Civil establecidas en el inciso c) del artículo 10 de la Ley de Aeronáutica Civil –Ley No. 27261-, cuyo texto dice que dicha Dirección está facultada a "Suspender las actividades aeronáuticas civiles cuando considere que no se cumplen las condiciones mínimas de

*civil segura en el Perú*¹² y, por ello, se justifica la posibilidad de contar con mecanismos cada vez más eficientes de seguridad en la aviación civil lo cual es justamente la razón de ser del Programa de Control de Calidad de la Aviación Civil al que alude el artículo 2° de la Ley No. 28404. Esto último es lo que permitiría que el Estado norme los aspectos centrales de la seguridad de la aviación civil, pero ello no significaría que pueda ingresar a establecer limitaciones y/o prohibiciones sobre aspectos que al final terminen desnaturalizando el campo de acción de quienes operan y explotan los aeródromos, so pretexto de que la seguridad de la aviación civil es un asunto de Defensa Nacional que a todas luces no corresponde.

q) Si la aviación civil no forma parte del Sistema de Defensa Nacional, ¿sería razonable la medida de prohibir la subcontratación en materia de seguridad?: Evidentemente esto no es así. El numeral 5.3. del artículo 5° de la Ley y el numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC materia de análisis contienen disposiciones irrazonables porque resultan ser medidas desproporcionales al logro del objetivo permanente del Estado (establecido en el literal "a" del artículo 4° de la Ley N° 27261), cual es incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú.

r) El que el propio operador del aeródromo preste estos servicios, que por su naturaleza son altamente especializados, no hace más seguro al Aeropuerto. Antes bien, lo más seguro sería que el operador se encargue de contratar personas con la suficiente experiencia como para llevar adelante este tipo de operaciones. Señor Juez, solicitamos entonces que en aplicación del artículo 3° del Código Procesal Constitucional concluya que la prohibición contenida en el numeral 7.1 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, que se fundamenta en el numeral 5.3. del artículo 5° de la Ley N° 28404, es inconstitucional, y por ende que declare la inaplicación al caso concreto de LAP de la referida disposición.

seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias".

¹² Así lo dice textualmente el inciso a) del artículo 4 de la Ley No. 27261 --Ley de Aeronáutica Civil--.

V. MEDIOS PROBATORIOS.-

Que para acreditar lo sostenido en los Fundamentos de nuestra demanda, ofrecemos en calidad de prueba lo siguiente:

ANEXO 1-D: Copia del Contrato para la entrega en Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito el 14 de febrero de 2001 entre LAP y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Incluye el Anexo 4, referido a las disposiciones de seguridad.

ANEXO 1-E: Copia de la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil.

ANEXO 1-F: Copia del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil.

ANEXO 1-D: Impresión de la sentencia correspondiente a la siguiente dirección web de la página oficial del Tribunal Constitucional Peruano: <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/2192-2004-AA>.

POR TANTO

Solicitamos a vuestro Juzgado se sirva declarar fundada la demanda en su oportunidad.

PRIMER OTROSÍ DECIMOS: Que, adjuntamos al presente lo siguiente:

Anexo 1 - A: Copia del RUC de nuestra empresa.

Anexo 1 - B: Copia legalizada del poder de nuestro representante legal.

Anexo 1 - C: Copia del Documento Nacional de Identidad de nuestro representante legal.

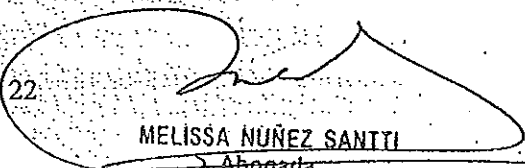
SEGUNDO OTROSÍ DECIMOS: Según lo permite el artículo 80° del Código Procesal Civil delegamos en el abogado que autoriza el presente escrito, las facultades generales de representación a las que se refiere el artículo 74° del mismo Código. Por tal motivo, cumplimos con declarar que estamos instruidos de la delegación que otorgamos y de sus alcances. Asimismo, reiteramos que nuestro domicilio es el consignado en la introducción de la presente demanda.

TERCER OTROSÍ DECIMOS: Que, al amparo de lo dispuesto por los artículos 290° y 291° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, los escritos que presentemos durante la tramitación del presente proceso podrán indistintamente ser autorizados por cualquier miembro del Estudio Benites, De las Casas, Forno & Ugaz Abogados, los mismos que aparecen en el membrete del presente escrito.

CUARTO OTROSÍ DECIMOS: Que, designamos a los señores Alejandro Luis Gutiérrez Cuba con DNI 08137607, Oscar Abel Saenz Duran con DNI 8527632, Santiago Carrillo Tejada con DNI 40884890, Víctor Enrique Rodríguez Macedo con DNI 41316112, Carlos Sebastián Basombrío Dughi con DNI 41466952, Rocío Jimena de la Puente León con DNI 41685908, Flor Amelia Baca Livelli con DNI 41876605, Paul Christian Gargurevich Pulisci con DNI 40037233, Gino Cancino Dianderas con DNI 42868030, Alonso Javier Seminario Sayán con DNI 41797342, Santiago Verdera Chonati con DNI 40712900 y Lizbeth Nathaly Panduro Meza con DNI 42756564 para que indistintamente puedan revisar el expediente, así como recoger y tramitar todo tipo de partes, exhortos, oficios, recaudos y demás documentos del presente proceso.

QUINTO OTROSÍ DECIMOS: Que, adjuntamos copias simples del presente escrito para su notificación a las partes, así como cédulas de notificación conforme a ley.

Lima, 24 de abril de 2006.

22

MELISSA NUÑEZ SANTTI
Abogada
Reg. C.A.L. N° 37475



DR. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL
 JR. MOORE 17 282 - LA
 TELF.: 453-1142 - TELEFAX
 CALLAO

José Alejandro Ochoa López
 Abogado - Notario Público del Callao

PEDIDO N° 001-05-2004

COPIA CERTIFICADA

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ, ABOGADO-NOTARIO PUBLICO DEL CALLAO
CERTIFICO:=====

QUE HE TENIDO A LA VISTA EL LIBRO DENOMINADO ACTAS N° 3 DE JUNTA DE SOCIOS, DE
 USO Y PROPIEDAD DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., DEBIDAMENTE LEGALIZADO ANTE
 NOTARIO DE LIMA, DR. RICARDO JOSE BARBA CASTRO, CON FECHA DOS DE JUNIO DE
 DOS MIL TRES, REGISTRADO BAJO EL NUMERO 007371-03; Y HE CONSTATADO, QUE DE
 FOJAS DOSCIENTOS TREINTICUATRO A FOJAS DOSCIENTOS TREINTISIETE, CORRE EL ACTA
 DE JUNTA DE SOCIOS DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., REALIZADA EL 21 DE ABRIL DEL
 2004, CUYO TENOR TRANSCRITO LITERALMENTE, ES COMO SIGUE; =====

JUNTA DE SOCIOS DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. =====
 EN CALLAO, SIENDO LAS 08:00 HORAS DEL 21 DE ABRIL DE 2004, SE REUNIERON EN EL
 LOCAL DE LA SOCIEDAD UBICADO EN AV. FAUCETT S/N, AEROPUERTO INTERNACIONAL
 JORGE CHÁVEZ, EDIFICIO CENTRAL, PISO 7, LA JUNTA DE SOCIOS DE LIMA AIRPORT
 PARTNERS S.R.L., EN ADELANTE LA "SOCIEDAD", EN LA CUAL INTERVINIERON LOS SEÑORES
 SOCIOS QUE A CONTINUACIÓN SE SEÑALAN: =====

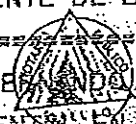
ALTERRA LIMA HOLDINGS, LTD., DEBIDAMENTE REPRESENTADA POR EL SEÑOR FERNANDO
 ALBERTO ROMEU, SEGÚN PODER INSCRITO EN EL LIBRO DE REGISTRO DE PERSONAS
 JURIDICAS DE LIMA, TITULAR DE 82'024,575 (SESENTA Y DOS MILLONES VEINTICUATRO MIL
 QUINIENTOS SETENTA Y CINCO) PARTICIPACIONES SOCIALES; =====
 FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE, DEBIDAMENTE
 REPRESENTADA POR EL SEÑOR FRANK THIESEN, SEGÚN PODER INSCRITO EN EL
 REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS DE LIMA, TITULAR DE 48'315,284 (CUARENTA Y SEIS
 MILLONES TRESCIENTOS QUINCE MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO) PARTICIPACIONES
 SOCIALES. =====

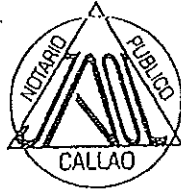
TOTAL DE PARTICIPACIONES REPRESENTADAS: 108'339,860 (CIENTO OCHO MILLONES
 TRESCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE). SE DEJA
 CONSTANCIA QUE 2'124,289 (DOS MILLONES CIENTO VEINTICUATRO MIL DOSCIENTOS
 SESENTA Y NUEVE) PARTICIPACIONES SOCIALES ESTÁN AÚN PENDIENTES DE INSCRIPCIÓN
 REGISTRAL, COMO CONSECUENCIA DEL REAJUSTE DEL CAPITAL SOCIAL POR EXPOSICIÓN
 A LA INFLACIÓN (REI), APROBADO POR JUNTA OBLIGATORIA ANUAL DE SOCIOS DE FECHA
 28 DE FEBRERO DE 2004. =====

ASIMISMO SE CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DEL PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD, EL
 SEÑOR GUSTAVO MORALES VALENTÍN. =====
 SE DESEMPEÑO COMO PRESIDENTE DE LA JUNTA, EL SEÑOR FERNANDO ALBERTO ROMEU
 Y COMO SECRETARIO, EL SEÑOR GUSTAVO MORALES VALENTÍN, EN SU CALIDAD DE

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO





José Alejandro Ochoa López
Abogado - Notario Público del Callao

ABOGADO - NOTARIO PÚBLICO DEL CALLAO
Jr. More # 282 - LA PUNTA
TELEF: 453-1142 - TELEFAX: 453-8133

CONFERIDO POR LA SOCIEDAD AL HABERSE NOMBRADO AL NUEVO GERENTE GENERAL QUIÉN EMPEZÓ A EJERCER DICHO CARGO DESDE EL 19 DE ABRIL DE 2004. EN LA MISMA FECHA EL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE HABÍA COMUNICADO A LA SOCIEDAD QUE PROCEDÍA A PONER SU CARGO A DISPOSICIÓN. =====
COMO CONSECUENCIA DE LO ANTES EXPUESTO, EL PRESIDENTE PROPUSO A LOS SOCIOS INTERVINIENTES: =====

a) DEJAR SIN EFECTO, CON EFECTIVIDAD A PARTIR DEL 19 DE ABRIL DE 2004, EL NOMBRAMIENTO DEL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE, IDENTIFICADO CON DNI N.º. 10493851, CON DOMICILIO EN CALLE LOS PINOS 152 - CAMACHO, COMO GERENTE GENERAL INTERINO DE LA SOCIEDAD. =====

b) REVOCAR, LOS PODERES DE REPRESENTACIÓN Y/O FACULTADES OTORGADAS AL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE, COMO GERENTE GENERAL Y APODERADO DE LA SOCIEDAD. =====

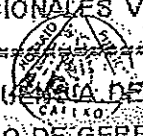
c) FORMALIZAR LA DESIGNACIÓN DEL SR. JAIME LUIS GONZALO DALY ARBULÚ, IDENTIFICADO CON D.N.I. N.º. 08480269, CON DOMICILIO EN AV. FAUCETT S/N, AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ, EDIFICIO CENTRAL - PISO 7, COMO NUEVO GERENTE GENERAL DE LA SOCIEDAD, ESTANDO POR TANTO INVESTIDO DE LAS FACULTADES DESCRITAS EN EL ESTATUTO DE LA SOCIEDAD, SEGÚN RESULTEN APLICABLES, ASÍ COMO LOS PODERES DE REPRESENTACIÓN QUE CORRESPONDEN AL GERENTE GENERAL DE LA SOCIEDAD, DE CONFORMIDAD AL RÉGIMEN DE PODERES APROBADO POR JUNTA DE SOCIOS DE FECHA 20 DE DICIEMBRE DE 2001, COMPLEMENTADA POR JUNTA DE SOCIOS DE FECHA 19 DE JULIO DE 2002 (RESPECTO A LOS PODERES DE LOS APODERADOS ESPECIALES) Y POR JUNTA DE SOCIOS DE FECHA 17 DE NOVIEMBRE DE 2003 (QUE ACLARA LAS FACULTADES DE LOS APODERADOS ESPECIALES), TODO ELLO CON EFECTIVIDAD A PARTIR DE LA FECHA DE LA PRESENTE JUNTA DE SOCIOS. =====

d) OTORGAR AL SR. JAIME LUIS GONZALO DALY ARBULÚ TODOS LOS PODERES Y/O FACULTADES DE REPRESENTACIÓN QUE TODAS LAS JUNTAS DE SOCIOS DE LA SOCIEDAD HAYAN: (I) ACORDADO OTORGAR AL GERENTE GENERAL Y (II) ACORDADO OTORGAR AL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE COMO APODERADO DE LA SOCIEDAD; DE ACUERDO A LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES ESTABLECIDOS EN LAS JUNTAS DE SOCIOS RESPECTIVAS. =====

LUEGO DE UN PERIODO DE DEBATE, LOS SOCIOS INTERVINIENTES APROBARON POR UNANIMIDAD LA RENUNCIA DEL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE AL CARGO DE GERENTE GENERAL INTERINO, ASÍ COMO LA FORMALIZACIÓN DE LA DESIGNACIÓN DEL SR. JAIME LUIS GONZALO DALY ARBULÚ COMO NUEVO GERENTE GENERAL DE LA SOCIEDAD, CONFORME A LAS CONDICIONES ANTES DESCRITAS. =====

AUTORIZACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACCIONES ADICIONALES VINCULADAS AL NOMBRAMIENTO DEL NUEVO GERENTE GENERAL. =====

SEGUIDAMENTE, EL PRESIDENTE INFORMÓ QUE COMO CONSECUENCIA DE LA RENUNCIA DEL SR. JORGE GUILLERMO VON WEDEMEYER KNIGGE AL CARGO DE GERENTE GENERAL



JE ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ
BOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



José Alejandro Ochoa López
Abogado - Notario Pública del Callao

5
NOTARIO DEL CALLAO
SEMPRE EN LA PUNTA
TEL: 453-1142

CON EL CONTRATO DE CONCESIÓN, LOS CONTRATOS DE FINANCIAMIENTO Y LA LEGISLACIÓN VIGENTE. =====

NO HABIENDO OTRO ASUNTO QUE TRATAR, SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 09:00 HORAS, NO SIN ANTES REDACTARSE, LEERSE Y APROBARSE POR UNANIMIDAD LA PRESENTE ACTA. ==

ESTANDO EL LIBRO DE ACTAS DE LA SOCIEDAD EN CUSTODIA DEL NOTARIO DEL CALLAO JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ, SEGÚN ENCARGO DE CONFIANZA DE FECHA 30 DE

SEPTIEMBRE DE 2003, LA PRESENTE ACTA ES EXTENDIDA FUERA DEL LIBRO DE ACTAS Y ENTREGADA AL PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD, SEÑOR GUSTAVO MORALES VALENTÍN,

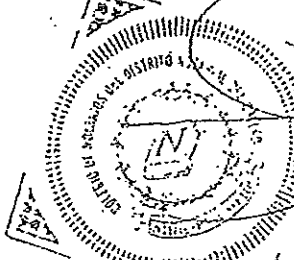
PARA SU POSTERIOR ENTREGA E INCORPORACIÓN AL LIBRO DE ACTAS DE LA SOCIEDAD CONFORME LO PERMITE EL ARTÍCULO 136° DE LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES, QUIÉN

ASIMISMO INTERVIENE A EFECTOS DE CERTIFICAR SU VALIDEZ CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 11 DEL ESTATUTO DE LA SOCIEDAD. =====

TRES FIRMAS ILEGIBLES =====

CONCLUSION: EL INFRASCrito NOTARIO PUBLICO DEJA CONSTANCIA QUE LA PRESENTE COPIA CERTIFICADA ES IDÉNTICA A LA EXPEDIDA CON FECHA 06/05/2004, Y QUE OBRA EN ARCHIVOS, LA MISMA QUE RUBRICO, SELLO, SIGNO Y FIRMO EN LA PUNTA, CALLAO, A LOS

ONCE DIAS DEL MES DE MAYO DEL DOS MIL CINCO.- DOY FE. =====



[Handwritten Signature]
JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

INSCRIPCIÓN

SE DEJA CONSTANCIA QUE SE HA REGISTRADO LO SIGUIENTE: =====

===== ACTO, ===== PARTIDA N° = ASIENTO =====

AUMENTO DE CAPITAL DE S.R.L. == 11250416 == B0010 =====

LIMA, 07 DE JUNIO DE 2004. =====

LA PUNTA, CALLAO, 11 DE MAYO DE 2005.



[Handwritten Signature]
JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

CERTIFICACIÓN A LA VUELTA



JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

*** REPORTE TX ***

TRANSMISION OK

| | |
|------------------|-------------|
| # TX/RX. | 2491 |
| TEL CONEXION | 5173358 |
| ID CONEXION | |
| HORA I. | 23/08 13:12 |
| T USADO | 10'29 |
| PAGINAS ENVIADAS | 22 |
| RESULTADO | OK |

Anexo 1 - A

Anexo 1-B



Jose Alejandro Ochoa Lopez
Abogado - Notario Publico del Callao

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
OFICINA N° 262 - LA PUNTA
TEL. 453-1142 - TELEFAX: 453-8133

KARDEX: 1743

TRASLADO INSTRUMENTAL DE LA ESCRITURA PUBLICA N° 637

PRIMER TESTIMONIO

CONCUERDA

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ, ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO; CERTIFICO:
QUE EL PRESENTE INSTRUMENTO CONTIENE LA TRANSCRIPCION INTEGRAL DEL
INSTRUMENTO PUBLICO NOTARIAL OTORGADO ANTE MI, EL MISMO QUE CORRE EXTENDIDO
EN MI REGISTRO DE ESCRITURAS PUBLICAS, CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2002/2003.

LAS REFERENCIAS DE LA ESCRITURA PUBLICA QUE CONTIENE, SON:

- SU FECHA : JULIO 15, DEL 2003
- NUMERO : SEISCIENTOS TREINTISIETE
- EXTENDIDA : PAPEL NOTARIAL DE LA SERIE A DEL N° 0459170 AL 0459184
- ACTO : DELEGACION DE FACULTADES
- QUE OTORGA : EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO, Y
EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS
- A FAVOR DE : MILAGROS LIZET MONTES MOROTE

LA COPIA INTEGRAL DE LA ESCRITURA PUBLICA, ES COMO SIGUE:

- KARDEX : 1748
- MINUTA : 030
- ESCRITURA : 037
- FOJAS : 4978

DELEGACION DE FACULTADES

QUE OTORGA : EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO
CON INTERVENCION DE : EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS
A FAVOR DE : MILAGROS LIZET MONTES MOROTE

KARDEX N° 1748-03

=====

INTRODUCCION:

EN EL DISTRITO DE LA PUNTA, DE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO, A LOS
QUINCE DIAS DEL MES DE JULIO DEL DOS MIL TRES, ANTE MI JOSE ALEJANDRO OCHOA
LOPEZ, ABOGADO - NOTARIO PUBLICO DEL CALLAO.

COMPARECEN:

DOM EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO, QUIEN MANIFESTO SER DE
NACIONALIDAD PERUANA, DE ESTADO CIVIL CASADO, DE PROFESION ABOGADO,
DESIDAMENTE IDENTIFICADO CON DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD NUMERO
07885914, CON DOMICILIO EN AVENIDA ELMER FAUCETT S/N, TORRE CENTRAL PISO 7,
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ, PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO.



JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



Jose Alejandro Ochoa Lopez
Abogado - Notario Publico del Callao

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
MOORE N° 202 - LA PUJITA
TELEF: 453-1142 - TELEFAX: 453-0133

DELEGACION DE FACULTADES REQUERIRIA NECESARIAMENTE REALIZARSE EN FORMA CONJUNTA CON ALGUNO DE LOS GERENTES DE LA SOCIEDAD. PARA EFECTOS DE REVOCAR Y REASUMIR LAS FACULTADES DELEGADAS, BASTARA CON SU SOLA FIRMA = ~~TERCERO~~. EN EJECUCION DE LAS FACULTADES QUE LE HAN SIDO CONFERIDAS CONFORME AL PUNTO 5 DE LA JUNTA DE SOCIOS DE LMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. CELEBRADA CON FECHA 18 DE JULIO DE 2002, EL SR. EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO PROCEDE A DELEGAR LAS FACULTADES QUE LE HAN SIDO CONFERIDAS CONFORME A LOS NUMERALES 1, 2, 3 Y 4 DEL PUNTO UNICO DE AGENDA DE LA MENCIONADA JUNTA DE SOCIOS, CON LAS LIMITACIONES EXPRESAMENTE ESTABLECIDAS EN LA PROPIA JUNTA, EN FAVOR DE LA SEÑORITA MILAGROS LIZET MONTES MORALES IDENTIFICADA CON DNI No. 89384270, CON DOMICILIO EN AV. ELMER FAUCETT S/A, TORRE CENTRAL PISO 7 - AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ, A EFECTOS QUE EJERCA EN FORMA INDIVIDUAL LAS FACULTADES ANTES SERALADAS CON LAS LIMITACIONES ANTES MENCIONADAS, LAS MISMAS QUE A CONTINUACION SE DETALLAN:

1. PRESENTARSE, EN NOMBRE Y REPRESENTACION DE LA SOCIEDAD, ANTE CUALQUIER AUTORIDAD JUDICIAL, MILITAR, POLICIAL, MUNICIPAL, ADMINISTRATIVA Y POLITICA. ASIMISMO, SE ENCUENTRA FACULTADO PARA EJERCER LAS FACULTADES GENERALES DE REPRESENTACION JUDICIAL PARA TODO PROCESO, INCLUSO PARA LA EJECUCION DE SENTENCIA, EL COBRO DE COSTAS Y COSTOS, Y LA REALIZACION DE TODOS LOS ACTOS PROCESALES DEL MISMO, PUDIENDO; PARA TAL EFECTO REALIZAR TODOS LOS ACTOS DE DISPOSICION DE DERECHOS SUSTANTIVOS PARA DEMANDAR; PRESENTAR PETICIONES, RECLAMOS Y DENUNCIAS; SOLICITUDES DE CONCILIACION; RECONVENIR; DESISTIRSE TANTO DE LA PRETENSION COMO DEL PROCESO; ALLANARSE A LA DEMANDA DE LA CONTRAPARTE; CONCILIAR; TRANSIGIR; SOMETER LAS CONTROVERSIAS A ARBITRAJE, RECUSAR; SUSTITUIR O DELEGAR LA REPRESENTACION PROCESAL, REASUMIRLA; PRESENTAR RECURSOS IMPUGNATORIOS, REPOSICION, APELACION, QUEJA, CASACION, NULIDAD; SOLICITAR MEDIDAS CAUTELARES; RECONOCER DOCUMENTOS; CONTESTAR INTERROGATORIOS; OFRECER MANIFESTACION DE PARTE, OFRECER CONTRA CAUTELA; Y, EN GENERAL, PRESENTAR TODO TIPO DE DOCUMENTOS PUBLICOS Y/O PRIVADOS, CON LOS PODERES DE REPRESENTACION GENERALES Y ESPECIALES MENCIONADOS EN LOS ARTICULOS SETENTA Y CUATRO, SETENTA Y CINCO Y SETENTA Y SIETE DEL CODIGO PROCESAL CIVIL, O EN CUALQUIER OTRA DISPOSICION QUE LOS REEMPLACE.
2. REPRESENTAR A LA SOCIEDAD ANTE CUALQUIER AUTORIDAD ADUANERA, OFICINA GUBERNAMENTAL, MINISTERIO, ORGANISMO REGULADOR O EN GENERAL, ANTE CUALQUIER AGENCIA, ENTIDAD U ORGANO GUBERNAMENTAL; ASI COMO ANTE LAS OFICINAS DE CORREOS Y TELEGRAFOS; EN TODOS LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON ESTAS ENTIDADES; CON PLENA AUTORIDAD PARA CONTRATAR CON ELLAS O RECIBIR LA MERCANCIA PROVENIENTE DE ADUANAS Y PARA SUSCRIBIR LAS DECLARACIONES Y NOTIFICACIONES QUE SEAN NECESARIAS PARA TAL FIN; NOMBRAR Y DESIGNAR A SU ADUANA Y DELEGAR, EN ESTOS LAS FACULTADES CONSIGNADAS EN EL PUNTO, RECOGER CUALQUIER TIPO DE CORRESPONDENCIA DE LAS OFICINAS DE CORREOS Y

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

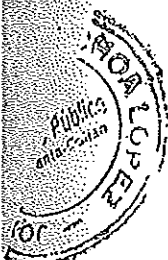
JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO





Jose Alejandro Ochoa Lopez
Abogado - Notario

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
DEL CALLAO
H. MOORE N° 282 - LA PUNTA
TELEF. 453-1142 - TELEFAX: 453-2133



- B) PARA RESOLVER ASUNTOS QUE SUPEREN US \$50,000.00 Y HASTA LA SUMA DE US \$100,000.00., DEBERA ACTUAR CONJUNTAMENTE CON UNO CUALESQUIERA DE LOS GERENTES DE LA SOCIEDAD Y, =====
- C) PARA RESOLVER ASUNTOS SUPERIORES A US \$100,000.00 DEBERA ACTUAR CON AUTORIZACION PREVIA DEL COMITE EJECUTIVO. =====

ADICIONALMENTE, PARA EL EJERCICIO DE LA FACULTAD DE DEMANDAR, SE REQUERIRA PREVIA Y EXPRESA AUTORIZACION DE DOS CUALESQUIERA DE LOS GERENTES DE LA SOCIEDAD. =====

CUARTO.- SE DEJA EXPRESA CONSTANCIA DE LA INTERVENCION DEL SR. EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS, EL MISMO QUE INTERVIENE EN SU CALIDAD DE GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., CONFORME A SU NOMBRAMIENTO, CUAL CORRE INSCRITA EN LA PARTIDA No. 11250418 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS DE LIMA, CON LO CUAL SE DA CUMPLIMIENTO AL REQUISITO DE VALIDEZ DE DELEGACION DE FACULTADES EFECTUADA POR EL SR. EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO. =====

AGREGUE USTED SEÑOR NOTARIO LAS DEMAS CLAUSULAS DE LEY, CUIDANDO REMITIR LOS PARTES CORRESPONDIENTES AL REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS DE LIMA PARA SU INSCRIPCION. =====

CALLAO, 10 DE JUNIO 2003. =====

A CONTINUACION: =====

UNA FIRMA ILEGIBLE, EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO. =====

UNA FIRMA ILEGIBLE, EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS. =====

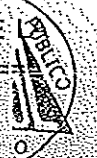
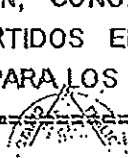
FIRMA Y AUTORIZA LA MINUTA EL DOCTOR EDUARDO ALBERTO FLORES DEL CASTILLO, ABOGADO CON REGISTRO C.A.L. N° 22881. =====

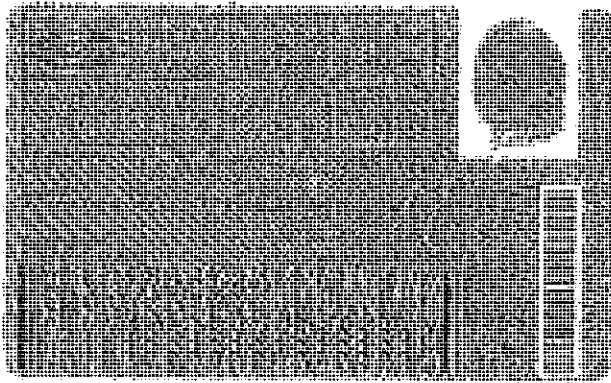
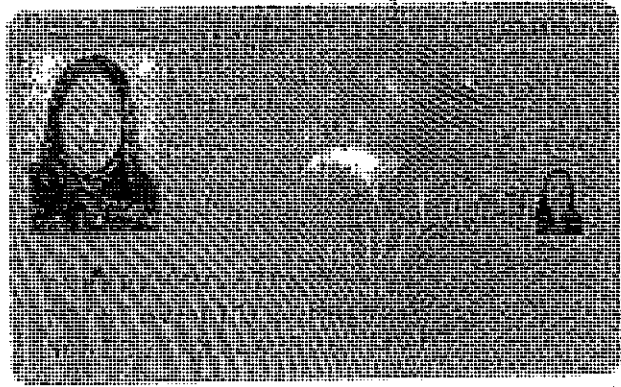
INSERTO.- ARTICULO 74° DEL CODIGO PROCESAL CIVIL.- FACULTADES GENERALES.- LA REPRESENTACION JUDICIAL CONFIERE AL REPRESENTANTE LAS ATRIBUCIONES Y POTESTADES GENERALES QUE CORRESPONDEN AL REPRESENTADO, SALVO AQUELLAS PARA LAS QUE LA LEY EXIGE FACULTADES EXPRESAS. LA REPRESENTACION SE ENTIENDE OTORGADA PARA TODO EL PROCESO, INCLUSO PARA LA EJECUCION DE LA SENTENCIA Y EL COBRO DE COSTAS Y COSTOS, LEGITIMANDO AL REPRESENTANTE PARA SU INTERVENCION EN EL PROCESO Y REALIZACION DE TODOS LOS ACTOS DEL MISMO, SALVO AQUELLOS QUE REQUIERAN LA INTERVENCION PERSONAL Y DIRECTA DEL REPRESENTADO.

INSERTO.- ARTICULO 75° DEL CODIGO PROCESAL CIVIL.- FACULTADES ESPECIALES.- SE REQUIERE EL OTORGAMIENTO DE FACULTADES ESPECIALES PARA REALIZAR TODOS LOS ACTOS DE DISPOSICION DE DERECHOS SUSTANTIVOS Y PARA DEMANDAR, RECONVENIR, CONTESTAR DEMANDAS Y RECONVENCIONES, DESISTIRSE DEL PROCESO Y DE LA PRETENSION, ALLANARSE A LA PRETENSION, CONCILIAR, TRANSIGIR, SOMETER A ARBITRAJE LAS PRETENSIONES CONTROVERTIDAS EN EL PROCESO, SUSTITUIR O DELEGAR LA REPRESENTACION PROCESAL Y PARA LOS DEMAS ACTOS QUE EXPRESA LEY. =====

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

NOTARIO DEL CALLAO







LIMA
AIRPORT PARTNERS

699

Callao, 25 de abril de 2006

LIMA AIRPORT PARTNERS SRL
Edificio Central del
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Avenida Elmer Faucett s/n Callao
Lima Perú T 511 517 3100

Carta LAP/016-06/GL

F 511 517 3624

Señor
Juez Especializado en lo Civil de Lima
Presente.


Referencia: Demanda sobre acción de amparo que Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) interpondrá ante vuestro Despacho contra el Poder Ejecutivo y otros.

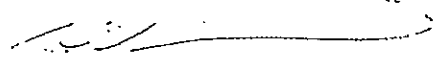
De nuestra consideración,

Por medio de la presente, el señor Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú, identificado con D.N.I. N° 06480269 en su condición de Gerente General, y la señora Asunta María del Pilar Vizcarra Albarracín identificada con D.N.I. N° 08210479, en su condición de Gerente Central de Administración y Finanzas, conforme consta en la partida electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao que se adjunta a la presente, autorizan a la doctora Milagros Lizet Montes Morote identificada con D.N.I. N° 09394870 y/o al doctor Fernando Antonio Ocampo Vázquez identificado con D.N.I. N° 09337563 a efectos de que a nombre de LAP puedan ejercitar la facultad de demandar la acción indicada en la referencia, cumpliéndose así con el requisito previsto en el último párrafo de la cláusula tercera de la Minuta de Delegación de Facultades del 10 de junio de 2003 para el caso de la doctora Milagros Lizet Montes Morote y con el requisito previsto en el último párrafo del numeral 1.5 del Acta de Junta de Socios del 8 de marzo de 2005, en virtud de los cuales se les otorgó a los mencionados apoderados facultades para representar a la sociedad en procesos judiciales.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,


Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú
Gerente General


Asunta María del Pilar Vizcarra Albarracín
Gerente Central de Administración y Finanzas

Adj. Copia certificada de los poderes inscritos en la partida electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao donde consta el nombramiento y facultades de los gerentes que suscriben la presente.



SUNARP
SUPERINTENDENCIA NACIONAL
DE LOS REGISTROS PÚBLICOS

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
Jr. MOORE N° 282 - LA PUNTA
TEL: 561-1112 TELEFAX: 651-3131

ANOTACION DE INSCRIPCIÓN

ZONA REGISTRAL N° IX. SEDE LIMA
OFICINA REGISTRAL. LIMA

TITULO N° : 2004-00104325
Fecha de Presentación : 19/05/2004

Se deja constancia que se ha registrado lo siguiente :

ACTO
AUMENTO DE CAPITAL DE S.R.L.

PARTIDA N°
11250416

ASIENTO
B0010

Derechos S/3,312.00 con Recibo(s) Numero(s) 00000866-59 00003036-59.
LIMA, 07 de Junio de 2004

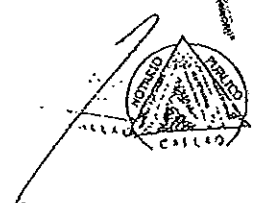
JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

INES VILLALTA PAUCAR
INSCRIBIDA PAUCAR
REGISTRADOR PÚBLICO

Zona Registral N° IX - Sede Lima
MESA DE PARTES
PERSONAS JURÍDICAS
07 JUN. 2004
ENTREGADO
ESTÉ DOCUMENTO CARECE DE
VALOR SIN EL SELLO DE AGUA

CERTIFICO : Que el presente documento
es reproducción del que se recibo a la
vista con quien guarda absoluta conformidad
doy fe. La Junta de Callao, 07 DIC 2005

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
NOTARIO DEL CALLAO





SUNARP
SUPERINTENDENCIA NACIONAL
DE LOS REGISTROS PÚBLICOS

ZONA REGISTRAL N° IX. SEDE LIMA
OFICINA REGISTRAL LIMA
MUNICIPIO Partida: 11250416
TELF: 437-1132 - 1133

INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
LAP S.R.L.

REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS
RUBRO : AUMENTO DE CAPITAL Y MODIF. DEL ESTATUTO
B00010

Por ESCRITURA PÚBLICA del 06/05/2004 otorgada ante NOTARIO OCHOA LOPEZ JOSE ALEJANDRO en la ciudad de CALLAO y Junta Obligatoria 26/02/2004, se aprobó: 1. Aumentar el capital social en la suma de S/. 2,124,569.00 proveniente del ajuste del resultado por exposición a la inflación (REI) correspondiente a la cuenta capital de la sociedad, quedando modificado el art.5 según el siguiente texto: ART.. 5.- El capital totalmente suscrito y pagado de la sociedad asciende a la suma de S/. 108'339,869.00 (nuevos soles) representado por 108'339,869 participaciones sociales con un valor de S/. 1.00 cada una. El nuevo cuadro de participaciones es el siguiente: ALTERRA LIMA HOLDING LTD. 62'024,575 participaciones; FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE 46'315,294 participaciones.

Por Junta General del 21/04/2004 se acordó: 1. Aceptar la renuncia del Sr. Jorge Guillermo Von Wedemeyer Knigge al cargo de gerente general interino. 2. Se designa como gerente general al Sr. JAIME LUIS GONZALO DALY ARBULU. 3. Se otorgan facultades a la Sra. ASUNTA MARÍA PILAR VIZCARRA ALBARRACIN (D.N.I. N°08210479) Y/O SR. EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS (Carné de extranjería N°115472) Y/O GUSTAVO MORALES VALENTIN(D.N.I. N°008770493), a efectos de que indistintamente, cualquiera de ellos, pueda cumplir con las acciones destinadas a cumplir con el contrato de concesión, los contratos de financiamiento y la legislación vigente, las mismas que se detallan: a) Comunicar los acuerdos adoptados en la presente junta al organismo supervisor de la inversión en infraestructura de transporte de uso público-OSITRAN, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a cualquier otra autoridad gubernamental pertinente. b) Realizar cualquier tramites y suscribir a efectos de formalizar los acuerdos adoptados.. c) Comunicar a Fraport Ag Airport Services Worlwide y Fraport Peru SAC la renuncia del gerente general interino a efectos de que pueda proceder a efectuar la liquidación de beneficios sociales correspondiente.. d) Aprobar el pago de liquidación de beneficios sociales del Sr. Jorge Guillermo Von Wedemeyer Knigge...e) Efectuar las comunicaciones requeridas conforme a lo señalado en el contrato de financiamiento, el contrato de fideicomiso, así como los demás contratos conexos. Asi consta de la copia certificada ante Notario José Alejandro Ochoa Lopez con fecha 06.05.2004.- Libro de Actas N° 3 legalizado por Notario Dr.. Ricardo José Barba Castro con fecha 02.06.2003, registrado bajo el N° 00737.1-03. El título fue presentado el 19/05/2004 a las 02:25:19 PM horas, bajo el N° 2004-00104325 del TomoDiario 0450.Derechos S/.3,312.00 con Recibo(s) Numero(s) 00000866-59 00003036-59.- LIMA, 07 de Junio de 2004.

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



[Signature]
INES VILLALTA PAUCAR
Registrador Público
Zona Registral N° IX - Sede Lima



07 JUN 2004
JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO DEL CALLAO

DR. JOSE ALEJANDRO OSCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
JL. MOORE N° 282 - LA PUNTA
TELEF: 452-1142 - TELEFAX: 452-1131

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO N° Partida: 11250416
OFICINA LIMA
INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS
RUBRO : NOMBRAMIENTO DE MANDATARIOS
C 00005

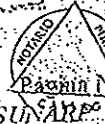
Por Junta General de 01.03.2001 se acordó Nombrar como GERENTE CENTRAL DE ADMINISTRACION Y FINANZAS a la Sra ASUNTA MARIA DEL PILAR VIZCARRA ALBARRACIN. Asimismo se acordó la siguiente aclaración: Mediante Junta de Socios de 10.02.2001 se nombró al Sr. Gerd Heinrich Oskar Beinsen como Gerente de Operaciones, cuando en realidad el nombre del cargo es el de GERENTE GENERAL DE OPERACIONES. Asi consta de COPIA CERTIFICADA del 14/05/2001 otorgada ante NOTARIO RICARDO ORTIZ DE ZEVALLOS VILLARAN en reemplazo del Notario PAINO SCARPATI JOSE ALFREDO en la ciudad de LIMA. El título fue presentado el 15/05/01 a las horas 13:35, bajo el N° 2001-00089930 del Tomo Diario 0413. Derechos : S/ 50.00 con recibo N°00021013 con recibo N°00029686, LIMA. - 24/05/2001

DR. DELIA IRENE AYALA VENTURA
Registrador Público

Copia Certificada
Sin Inscripción
Títulos Pendientes de Inscripción
Hora: 8:00 AM

JOSE ALEJANDRO OSCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

CERTIFICO: Que el presente documento es una reproducción de que he tenido a su vista con quien guardo absoluta conformidad:
en La Punta - Callao, 06-DIC-2005
DR. JOSE ALEJANDRO OSCHOA LOPEZ
NOTARIO DEL CALLAO



Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
 Jr. POQUE Nº 282 - LA PUNTA
 TELF.: 453-1142 - TELEFAX: 453-8133
 NOTARIO DEL CALLAO
 CALLAO

Jose Alejandro Ochoa Lopez
 Abogado - Notario Público del Callao

PEDIDO Nº 002-02-2002

COPIA CERTIFICADA

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ, ABOGADO-NOTARIO PUBLICO DEL CALLAO

CERTIFICO:

QUE HE TENIDO A LA VISTA EL LIBRO DENOMINADO ACTAS No 2, DE USO Y PROPIEDAD DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., DEBIDAMENTE LEGALIZADO ANTE NOTARIA DE LIMA, DR. ALFREDO PAINO SCARPATI, CON FECHA TREINTIUNO DE MAYO DEL DOS MIL UNO, REGISTRADO BAJO NUMERO 19599; Y HE CONSTATADO, QUE DE FOJAS DIECINUEVE A FOJAS VEINTISEIS CORRESPONDE LA ACTA DE JUNTA DE SOCIOS DE LA EMPRESA LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. DEL 20 DE DICIEMBRE DEL 2001, CUYO TENOR TRANSCRITO LITERALMENTE, ES COMO SIGUE:

JUNTA DE SOCIOS DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. EN LIMA, A LAS 11:00 HORAS DEL 20 DE DICIEMBRE DE 2001, SE REUNIERON EN EL LOCAL DE LA EMPRESA PARA LLEVAR A CABO LA JUNTA DE GENERAL DE SOCIOS DE LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., EN ADELANTE LA "SOCIEDAD", LOS SEÑORES SOCIOS QUE A CONTINUACIÓN SE SEÑALAN: FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (ANTES LLAMADA FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN AKTIENGESELLSCHAFT), REPRESENTADA POR LA SEÑORITA ALETTA VON MASSENBACH, SEGÚN PODER DEBIDAMENTE INSCRITO EN EL LIBRO DE PODERES ESPECIALES DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS; TITULAR DE 45 212 400 (CUARENTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS) PARTICIPACIONES SUSCRITAS; BECHTEL ENTERPRISES INTERNATIONAL LTD., REPRESENTADA POR EL SEÑOR MARK ENGLISH, SEGÚN PODER DEBIDAMENTE INSCRITO EN EL LIBRO DE PODERES ESPECIALES DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS; TITULAR DE 45 212 400 (CUARENTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS) PARTICIPACIONES SUSCRITAS; COSAPI S.A., REPRESENTADA POR EL SEÑOR WALTER PIAZZA DE LA JARA, SEGÚN PODER DEBIDAMENTE INSCRITO EN EL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS; TITULAR DE 15 335 200 (QUINCE MILLONES TRESIENTOS TREINTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS) PARTICIPACIONES SUSCRITAS.

SE DESEMPEÑÓ COMO PRESIDENTE DE LA JUNTA, LA SEÑORITA ALETTA VON MASSENBACH Y COMO SECRETARIO EL SEÑOR WALTER PIAZZA DE LA JARA, DESIGNADOS ESPECIALMENTE PARA EJERCER DICHS CARGOS EN LA PRESENTE JUNTA.

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
 ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO





Jose Alejandro Ochoa Lopez
Abogado - Notario Público del Callao

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
TEL: 453-1142 - TELEFAX: 453-8133

DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS DE LIMA, CON EL PROPÓSITO DE REESTRUCTURAR COMPLETAMENTE EL RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD, SIN AFECTAR SU NOMBRAMIENTO COMO GERENTE GENERAL.

LUEGO DE UN BREVE DEBATE, FUE APROBADA POR LOS ASISTENTES, POR UNANIMIDAD, LA REVOCATORIA DE LOS PODERES ANTES MENCIONADOS, ENTRANDO EN VIGENCIA A PARTIR DE LA INSCRIPCIÓN DE LA PRESENTE ACTA, PARA EVITAR AFECTAR EL DESARROLLO DE LOS NEGOCIOS DE LA SOCIEDAD.

C. REVOCATORIA DE LOS PODERES OTORGADOS A LA SRA. ASUNTA MARÍA DEL PILAR VIZCARRA ALBARRACÍN.

EN ESTE PUNTO DE LA AGENDA, LA PRESIDENTA PROPUSO REVOCAR LOS PODERES OTORGADOS A LA SRA. ASUNTA MARÍA DEL PILAR VIZCARRA ALBARRACÍN, IDENTIFICADA CON DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD N° 08210479, EN LA JUNTA DE ACCIONISTAS DEL 20 DE FEBRERO DE 2001, INSCRITOS EN LA PARTIDA NO. 11250416 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS DE LIMA, CON EL PROPÓSITO DE REESTRUCTURAR COMPLETAMENTE EL RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD, SIN AFECTAR SU NOMBRAMIENTO COMO GERENTE CENTRAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS (CFO).

LUEGO DE UN BREVE DEBATE, FUE APROBADA POR LOS ASISTENTES, POR UNANIMIDAD, LA REVOCATORIA DE LOS PODERES ANTES MENCIONADOS, ENTRANDO EN VIGENCIA A PARTIR DE LA INSCRIPCIÓN DE LA PRESENTE ACTA, PARA EVITAR AFECTAR EL DESARROLLO DE LOS NEGOCIOS DE LA SOCIEDAD.

D. REVOCACIÓN DE LOS PODERES OTORGADOS AL SR. EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS.

EN ESTE PUNTO DE LA AGENDA, LA PRESIDENTA PROPUSO REVOCAR LOS PODERES OTORGADOS AL SR. EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS, IDENTIFICADO CON PASAPORTE HOLANDES N° 201002093, EN LA JUNTA DE ACCIONISTAS DEL 2 DE MAYO DEL 2001 E INSCRITOS EN LA PARTIDA NO. 11250416 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS DE LIMA, CON EL PROPÓSITO DE REESTRUCTURAR COMPLETAMENTE EL RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD, SIN AFECTAR SU NOMBRAMIENTO COMO GERENTE CENTRAL DE OPERACIONES (COO).

LUEGO DE UN BREVE DEBATE, FUE APROBADA POR LOS ASISTENTES, POR UNANIMIDAD, LA REVOCATORIA DE LOS PODERES ANTES MENCIONADOS, ENTRANDO EN VIGENCIA A PARTIR DE LA INSCRIPCIÓN DE LA PRESENTE ACTA, PARA EVITAR AFECTAR EL DESARROLLO DE LOS NEGOCIOS DE LA SOCIEDAD.

E. APROBACIÓN DEL NUEVO RÉGIMEN GENERAL DE PODERES DE LA SOCIEDAD.

LA PRESIDENTA INDICÓ QUE ERA NECESARIO APROBAR EL NUEVO RÉGIMEN GENERAL DE PODERES DE LA SOCIEDAD.

LUEGO DE LA DEBIDA DISCUSIÓN, LA JUNTA DE SOCIOS DECIDIÓ, POR UNANIMIDAD, APROBAR EL NUEVO RÉGIMEN GENERAL DE PODERES DE LA SOCIEDAD, EL CUAL CONSISTE EN LOS



JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ

ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



José Alejandro Ochoa Lopez

Abogado - Notario Público del Callao

705
Dr. JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO PÚBLICO DEL CALLAO
Jr. M. MORE # 282 - LA PUNTA
TEL. CALLAO 453-1142 - TELEFAX 453-8133

ENCOMIENDAS, GIROS, O CUALQUIER OTRO ARTÍCULO O MERCADERÍA DIRIGIDA O REMITIDA A LA SOCIEDAD EN EL PERÚ; Y, EMITIR RECIBOS AUTÉNTICOS Y VÁLIDOS POR LOS MISMOS.

4. EJERCER LA REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD CON RESPECTO A TEMAS LABORALES Y DE SEGURIDAD SOCIAL, CONTANDO CON AMPLIOS PODERES DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN, PARTICULARMENTE AQUELLOS CONTENIDOS EN EL DECRETO LEY NO. 14371 Y EN EL DECRETO SUPREMO NO. 005 DE FECHA 23 DE ABRIL DE 1973 O DE CONFORMIDAD CON CUALQUIER NORMA QUE DEROGUE O MODIFIQUE LAS NORMAS ANTES CITADAS, Y AQUELLOS CONTENIDOS EN LA LEY NO. 26636 O CUALQUIER OTRA NORMA APLICABLE, PARA LOS PROCESOS SEGUIDOS ANTE LOS TRIBUNALES Y CORTES LABORALES. ADEMÁS, EJERCER LA REPRESENTACIÓN SOBRE LA BASE DE LOS PODERES PARA NEGOCIAR Y SUSCRIBIR CONVENIO COLECTIVOS CON RESPECTO A CONDICIONES DE TRABAJO Y REMUNERACIONES, DE ACUERDO CON LA LEY NO. 25593 Y EL DECRETO SUPREMO NO. 011-92-TR, ESPECIALMENTE EN LO CONTENIDO EN EL ARTÍCULO 48, INCISO C) DE LA LEY; EN USO DE LOS PODERES CONCEBIDOS PARA ACTUAR EN NOMBRE DE LA SOCIEDAD EN LAS INSPECCIONES REALIZADAS CONFORME A LO DISPUESTO POR EL DECRETO SUPREMO NO. 004-96-TR DE FECHA 11 DE JUNIO DE 1996 O, DE CONFORMIDAD CON CUALQUIER NORMA QUE DEROGUE O MODIFIQUE LAS NORMAS ANTES CITADAS; Y, EN USO DE LOS PODERES DE REPRESENTACIÓN NECESARIOS PARA ACTUAR EN TODA CLASE DE PROCESOS, NEGOCIACIONES, VISITAS, ETC., REALIZADAS ANTE LAS AUTORIDADES JUDICIALES Y ANTE EL MINISTERIO DE TRABAJO, SIN RESERVAS NI LIMITACIONES.

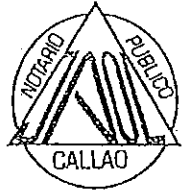
5. DE ACUERDO CON LA LEY DE NORMAS GENERALES DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS, PRESENTAR PETICIONES, DEMANDAS, DENUNCIAS Y RECURSOS, ASÍ COMO DESISTIRSE DE LAS MISMAS; RENUNCIAR A DERECHOS; COBRAR DINERO; SOLICITAR TODO TIPO DE LICENCIAS ADMINISTRATIVAS Y, EN GENERAL, EJERCER TODAS LAS FACULTADES DEL PODER MENCIONADO EN EL ARTÍCULO 24 DEL DECRETO SUPREMO NO. 006-67-SC MODIFICADO POR EL DECRETO LEY NO. 26111, O POR CUALQUIER OTRA NORMA QUE LO SUSTITUYA O COMPLEMENTE. ASIMISMO, REPRESENTAR A LA SOCIEDAD EN PROCESOS ANTE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA LABORAL O EN LA NEGOCIACIÓN DE CONVENIOS COLECTIVOS CON LOS PODERES REQUERIDOS POR LAS LEYES ESPECÍFICAS.

6. TOMAR Y FIRMAR LA CORRESPONDENCIA DE LA SOCIEDAD.

7. ORGANIZAR LA ADMINISTRACIÓN INTERNA DE LA SOCIEDAD.

8. EXAMINAR LOS LIBROS, DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE LA OFICINA DE LA SOCIEDAD Y DAR LAS ÓRDENES NECESARIAS PARA SU FUNCIONAMIENTO.

9. CONTRATAR Y DESPEDIR EMPLEADOS Y TRABAJADORES DE LA SOCIEDAD, FIJANDO SUS SALARIOS Y DETERMINANDO SU JERARQUÍA. SUPERVISAR AL PERSONAL AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD, DÁNDOLE LAS INSTRUCCIONES QUE ÉL/ELLA CONSIDERE CONVENIENTES Y SUPERVISAR EL FUNCIONAMIENTO DE LAS DIFERENTES ÁREAS ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS



Jose Alejandro Ochoa Lopez
Abogado - Notario Publico de Callao

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO NOTARIO DEL CALLAO
J. NIÑORE N° 252 - LA PUNTA
TELEFONO 453-8133

EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JORGE CHÁVEZ" DE LIMA,
ASÍ COMO EL PAGO DE TODO TIPO DE IMPUESTO O TRIBUTO EN GENERAL.

20. COBRAR Y/O DAR RECIBOS, CANCELACIONES, COBRAR Y PROTESTAR CUALQUIER VALOR
EMITIDO A FAVOR DE LA SOCIEDAD, COBRAR CHEQUES, LETRAS DE CAMBIO, RECOGIENDO TODA
CORRESPONDENCIA CERTIFICADA.

21. ABRIR Y CERRAR CUENTAS BANCARIAS, INCLUYENDO CUENTAS CORRIENTES Y DE AHORROS
Y DEPÓSITOS A PLAZO, ASÍ COMO AUTORIZAR GASTOS, EMITIR Y ENDOSAR CHEQUES, RETIRAR O
TRANSFERIR DINERO DE LAS CUENTAS DE LA SOCIEDAD, GIRAR CHEQUES, CON O SIN SOBREGIRO
DE CUENTAS CORRIENTES DE LA SOCIEDAD, EN MONEDA NACIONAL O EXTRANJERA, DE BANCOS
DEL PAÍS O DEL EXTRANJERO.

22. CELEBRAR CONTRATOS DE CRÉDITO O DE PRÉSTAMO, EN CUENTA CORRIENTE, CON O SIN
GARANTÍAS, CON SOBREGIRO Y CON ADELANTOS EN CUENTA; CONTRATAR CARTAS DE CRÉDITO
PARA LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN, CONTRATAR FIANZAS BANCARIAS A FAVOR DE LA
SOCIEDAD; SEPARAR FONDOS EN CUENTA CORRIENTE, SUSCRIBIR CONTRATOS DE
ARRENDAMIENTO FINANCIERO, EJECUTAR, ACEPTAR, ENDOSAR Y DESCONTAR ADVANCE
ACCOUNTS EN MONEDA EXTRANJERA O MONEDA NACIONAL, Y EN GENERAL REALIZAR
CUALQUIER CLASE DE TRANSACCIÓN BANCARIA O FINANCIERA; ACEPTAR, REACEPTAR, GIRAR,
ENDOSAR Y RENOVAR CERTIFICADOS; WARRANTS, PÓLIZAS, DOCUMENTOS DE EMBARQUE,
CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, CARTAS DE PORTE AÉREO, CERTIFICADOS DE DEPÓSITO,
DOCUMENTOS DE ALMACENAMIENTO Y CUALQUIER OTRO DOCUMENTO CIVIL O MERCANTIL,
GIRAR, ACEPTAR, ENDOSAR Y DESCONTAR LETRAS DE CAMBIO; SUSCRIBIR, RENOVAR, ENDOSAR
Y DESCONTAR PAGARÉS; COMPRAR, VENDER Y RETIRAR VALORÉS; DEPOSITAR VALORES EN
CUSTODIA Y RETIRARLOS; ALQUILAR CAJAS DE SEGURIDAD, ABRIRLAS Y CANCELARLAS, Y
CONTRATAR PÓLIZAS DE SEGURO. LOS PODERES ANTES MENCIONADOS AUTORIZAN A LLEVAR A
CABO OPERACIONES EN MONEDA NACIONAL Y EN CUALQUIER OTRO TIPO DE MONEDA
EXTRANJERA.

23. CELEBRAR TODO TIPO DE CONTRATOS DE CRÉDITO EN LOS CUALES LA SOCIEDAD ACTÚE
COMO PRESTATARIA, ESPECIALMENTE CONTRATOS A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO, ASÍ
COMO CONTRATOS DE ANTICIPO DE DINERO EN CUENTA CORRIENTE, CON CUALQUIER BANCO O
INSTITUCIÓN FINANCIERA O COMERCIAL, FIJANDO LA TASA DE INTERÉS, LOS TÉRMINOS Y LAS
OTRAS CONDICIONES INHERENTES A DICHAS OPERACIONES, ASIGNAR CRÉDITOS, EJECUTAR
CONTRATOS DE LEASING; SOLICITAR FIANZAS, GARANTÍAS DE CUMPLIMIENTO DE
OBLIGACIONES, ETC.

24. MANEJAR Y DIRIGIR LOS SERVICIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JORGE CHÁVEZ" DE
LIMA; LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA, LOS SERVICIOS DE SEGURIDAD Y OTROS SERVICIOS
ADICIONALES DE LOS CUALES SE ENCARGA LA SOCIEDAD REALIZAR CUALQUIER ACTO Y/O

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO NOTARIO DEL CALLAO





José Alejandro Ochoa López
Abogado - Notario Público del Callao

DR. JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
TEL. 450-1142 - TELER. 4.11

A ADQUIRIRSE, O HIPOTECAS; ASÍ COMO, OTORGAR GARANTÍAS O LEVANTAR LAS QUE RECAIGAN SOBRE CUALQUIER INMUEBLE DE LA COMPAÑÍA O QUE FORME PARTE DE LA CONCESIÓN.

F. PARA CELEBRAR JOINT VENTURES, CONTRATOS DE ASOCIACIÓN EN PARTICIPACIÓN, CONTRATOS DE ASOCIACIÓN, CONSORCIOS, E INCORPORARSE, ADQUIRIR O UNIRSE A OTRAS COMPAÑÍAS, DIRECTAMENTE O A TRAVÉS DE TERCEROS, ASÍ COMO A INSTITUCIONES, FUNDACIONES, CORPORACIONES O ASOCIACIONES DE CUALQUIER TIPO O NATURALEZA, EN EL PERÚ Y/O EN EL EXTRANJERO.

G. PARA RENUNCIAR, MODIFICAR O ENMENDAR CUALQUIER DERECHO COMPRENDIDO DENTRO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO "JORGE CHÁVEZ" (LA "CONCESIÓN"). ESTE REQUISITO NO ES APLICABLE A LA NEGOCIACIÓN, FORMULACIÓN DE CONSULTAS O SOLICITUDES ACERCA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN ANTE EL OSITRAN O ANTE EL CONCEDENTE, EL SOMETIMIENTO A LA APROBACIÓN DE LOS SOCIOS DE CUALQUIER PUNTO CONCERNIENTE A LA CONCESIÓN, O CUALESQUIERA OTROS ACTOS CONSIDERADOS ACTOS DE ADMINISTRACIÓN DE LA CONCESIÓN, LOS CUALES NO INVOLUCREN UNA PÉRDIDA DE LOS DERECHOS DE LA SOCIEDAD COMO CONCESIONARIO, Y QUE ESTÁN RECOGIDOS EN LOS PODERES CONTENIDOS EN EL NUMERAL 3 DE LA RELACIÓN DE PODERES).

NO HABIENDO NINGÚN OTRO ASUNTO QUE TRATAR, SE DIO POR TERMINADA LA JUSTA A LAS 13:00 HORAS, NO SIN ANTES REDACTAR, LEER Y APROBAR POR UNANIMIDAD LA PRESENTE ACTA LA CUAL FIRMAN TODOS LOS ASISTENTES EN SEÑAL DE CONFORMIDAD TOTAL, LA CONTINUACION TRES FIRMAS ILEGIBLES.

CONCLUSION: ASI CONSTA DEL ACTA ORIGINAL DE SU REFERENCIA A LA QUE ME REMITO EN CASO NECESARIO, Y A SOLICITUD DE PARTE INTERESADA EXPIDO ESTA COPIA CERTIFICADA EN CINCO (05) FOJAS UTILES, PREVIAMENTE CONFRONTADO LO RUBRICO, SELLO, SIGNO Y FIRMO EN LA PUNTA, CALLAO, A LOS SEIS DIAS DEL MES DE FEBRERO DEL DOS MIL DOS. DOY FE.

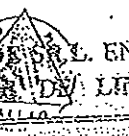
JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



José Alejandro Ochoa López
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

INSCRIPCION: REGISTRADO OTORGAMIENTO DE PODERES DE P.R.L. EN LA PARTIDA N° 11250416. AS. C00007 DEL REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS DE LIMA. 29/03/2002.

José Alejandro Ochoa López
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



CONTINUACION A LA VUELTA DEL...

Dr. JOSE ALEJANDRO COHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
J. MOCRE N° 252 - LA PUNTA
TEL: 453-9182 TEL: 453-9182

ANOTACION DE INSCRIPCION



OFICINA REGISTRAL DE
LIMA Y CALLAO
OFICINA LIMA

TITULO N° 00065916

DEL 10/04/2002

Registrado OTORGAMIENTO DE PODERES DE S.R.L. en la Partida N°
11250416 del Registro de PERSONAS JURIDICAS. Derechos S/. 114.00. Recibo N°
00008972, 00026772. Lima, 29/05/2002.

I. Nombre

ISABEL MERCEDES ROMERO SULCA
REGISTRADOR PÚBLICO

Dr. JOSE ALEJANDRO COHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

MESA DE PARTES
PERSONAS JURIDICAS
30 MAYO 2002
ENTREGADO
ESTE DOCUMENTO CARECE DE
VALOR SIN EL SELLO DE AGU

CERTIFICADO: Que el presente documento
es reproducción del original que se exhibió a la
vista con que se guarda en la custodia del presente
doy fe. La Punta - Callao, 07 DIC 2005
JOSE ALEJANDRO COHOA LOPEZ
NOTARIO DEL CALLAO



709

DR. JOSE ALEJANDRO CORRAL
ABOGADO NOTARIO DEL CALLAO
JA. 10093 - Nº Partida: 7
TELE: 453-1119 - TEL: 453-1117

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO
11250416
OFICINA LIMA
INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD
LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

REGISTRO DE PERSONAS JURIDICAS
RUBRO : NOMBRAMIENTO DE MANDATARIOS
C 00007

Por junta general de fecha 20.12.2001 se acordó revocar los siguientes poderes: -Los otorgados a favor del Sr. **JUAN ANTONIO CASANOVA** identificado con pasaporte Español N° 0099364, en la Junta de accionistas del 20.02.2001 inscrita en la presente partida sin afectar su nombramiento como Gerente General.; -Los otorgados a la Sra. **ASUNTA MARÍA DEL PILAR VIZCARRA ALBARRACIN**, identificada con DNI N° 08210479, poderes otorgados en la junta de accionistas del 20.02.2001 inscrito en la presente partida, sin afectar su nombramiento como Gerente Central de Administración y Finanzas (CFO).; -Los otorgados al Sr. **EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS**, poderes otorgados mediante junta de accionistas del 02.05.2001 inscrito en la presente partida sin afectar su nombramiento como Gerente Central de Operaciones (COO). Las tres revocatorias rigen a partir de la fecha de la inscripción de la presente acta. Asimismo, se aprueba el nuevo **RÉGIMEN DE PODERES DE LA SOCIEDAD**, el cual consiste en los poderes indicados más adelante, los cuales son otorgados a favor de los Gerentes de la sociedad, contemplando las modalidades, limitaciones, condiciones y aprobaciones que a continuación se detallan: 1.- Representar a la sociedad ante cualquier autoridad judicial, militar, policial, administrativa y política, estando facultado para presentar demandas, solicitar medidas cautelares, peticiones, reclamos y denuncias, reconvenir, desistirse tanto de la demanda como del proceso, allanarse a la demanda de la contraparte; conciliar, transigir, someter las controversias a arbitraje, sustituir o delegar la representación procesal, presentar recursos de impugnación, reconocer documentos, contestar interrogatorios, ofrecer contra cautela, y en general, presentar todo tipo de documentos escritos con los poderes generales y especiales mencionados en los Arts. 74º y 75º del Código Procesal Civil o en cualquier otra disposición que los reemplace. 2.- De acuerdo con el Art. 23º del Código Tributario de conformidad con cualquier norma que derogue o modifique la norma antes citada; presentar declaraciones, presentar reclamos o recursos administrativos desistirse o renunciar a derechos, interponer recursos de apelación o desistirse de los mismos y en general, gozar de todos los poderes necesarios para representar a la sociedad ante las autoridades tributarias. Presentar cualquier tipo de declaraciones relativas al impuesto a la renta y a cualquier otro impuesto basándose en los libros y en la contabilidad de la sociedad, autorizar y

JOSE ALEJANDRO CORRAL
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

07 DIC 2005
ZONA URBANA DEL CALLAO
OFICINA NOTARIAL DEL CALLAO

OK

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO
11250416
OFICINA LIMA

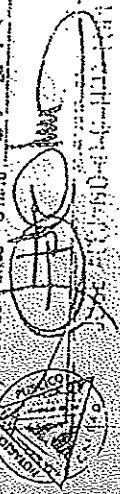
Dr. JOSE ALFONSO BUSTOS
ABOGADO Nº 1097 Partida: 1-1-1
J. MOORE Nº 252 - LIMA
TELE: 453-1142 - TELEFAX: 453-1142

INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD
LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

presentar, para su aprobación por parte de las autoridades tributarias o cualquiera otra autoridad, los balances estadós de ganancias y pérdidas, y hacerlos públicos cuando resulte necesario y/o cuando se requiera hacerlo, así como presentar aclaraciones o reclamos relacionados a dichos documentos. 3.- Representar a la sociedad ante cualquier autoridad aduanera, oficina gubernamental, ministerio, organismo regulador o en general, cualquier agencia o entidad gubernamental; así como ante las oficinas de correos y telégrafos, en todos los asuntos relacionados con estas entidades, con plena autoridad para contratar con ellas o recibir la mercancía proveniente de aduanas y para suscribir las declaraciones y notificaciones que sean necesarias para tal fin, nombrar agentes de aduanas y delegar en estos las facultades consignadas en este punto, recoger cualquier tipo de correspondencia de las oficinas de correos y telégrafos, oficinas de mensajería, oficinas de transporte, incluyendo correo o correo certificado conteniendo documentos declarados o de cualquier otro tipo, telegramas, paquetes diversos, ordenados o envíos de dinero, encomiendas, giros, o cualquier otro artículo o mercancía dirigida o remitida a la sociedad en el Perú y emitir recibos auténticos y válidos por los mismos. 4.- Ejercer la representación de la sociedad con respecto a temas laborales y de seguridad social, particularmente aquellos contenidos en el Decreto Ley Nº 14371 y en el Decreto Supremo 005 del 23.04.73 y aquellas contenidas en la Ley Nº 26636 o cualquier otra norma aplicable, para los procesos seguidos ante los tribunales y cortes laborales. Además ejercer la representación sobre la base de los poderes para negociar y suscribir convenios colectivos con respecto de condiciones de trabajo y remuneraciones, de acuerdo con la ley Nº 25593 y el Decreto Supremo Nº 011-92-TR, especialmente en lo contenido en el artículo 48, inciso C) de la Ley, en uso de los poderes concedidos para actuar en nombre de la sociedad en las inscripciones realizadas conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo Nº 004-96-TR, de fecha 11 de Junio de 1996 o, de conformidad con cualquier norma que derogue o modifique las normas antes mencionadas, y en uso de los poderes de representación necesarios para actuar en toda clase de procesos, negociaciones, visitas, etc., realizadas ante las autoridades judiciales y ante el ministerio de trabajo, sin reservas ni limitaciones. 5.- De acuerdo con la Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos, presentar peticiones, demandas, denuncias y recursos, desistirse de las mismas; renunciar a derechos, cobrar dinero, solicitar todo tipo de licencias administrativas y en general, ejercer todas las facultades del poder mencionado en el Art. 24 del Decreto Supremo Nº 006-67-SC modificado por D. Ley Nº 26111, o por cualquier otra norma que lo sustituya completamente asimismo representar a la sociedad en los procesos ante la autoridad administrativa laboral o en la negociación

JOSE ALFONSO BUSTOS
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

07 DIC 2009



7M

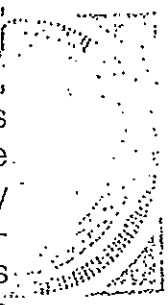
OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO
11250416
OFICINA LIMA

Dr. JOSE ALFONSO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - CONFP Partida: 11-0
J. ROTURENTI 171 - LIMA
TELE: 434142 - TELEFAX: 434143

INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD
LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

de convenios colectivos con los poderes requeridos por las leyes específicas. 6.- Tomar y firmar la correspondencia de la sociedad. 7. Organizar la administración interna de la sociedad. 8. Examinar los libros, documentos y operaciones de la oficina de la sociedad y dar las ordenes necesarias para su funcionamiento. 9.- Contratar y despedir a los empleados y trabajadores de la sociedad; fijando sus salarios y determinando su jerarquía. Supervisar al personal al servicio de la sociedad dándole las instrucciones que él/ella considere convenientes y supervisar el funcionamiento de las diferentes áreas administrativas y técnicas de la sociedad, dando las ordenes y tomando las medidas necesarias para su correcto funcionamiento. 10.- Celebrar contratos y compromisos de todo tipo y forma; y compromisos, encargarse de cualquier tipo de negocio, y en general, hacer todo lo que corresponda al objeto social, y a las decisiones de Junta de Socios y del Comité Ejecutivo. 11.- Celebrar todo tipo de contratos civiles o comerciales respecto a bienes muebles, tales como contratos de compra, intercambio, arrendamiento, arrendamiento financiero, suministro, flete, transporte, comisión, distribución, agencia, licencia, representación, comercial, contratos administrativos, laborales, tributarios, patrimoniales y no, así como cualquier otro contrato o acuerdo, sea nominado o innominado, típico a atípico, pudiendo otorgar y suscribir los instrumentos correspondientes, sean públicos o privados. La autoridad a la que se hace referencia en este punto está sujeta a las restricciones y excepciones descritas en la parte final de este documento; 12.- Administrar cualquier clase de bienes de la sociedad, incluyendo los recibidos en concesión. 13.- Solicitar registro de marcas, productos o servicios, nombres y lemas comerciales, así como cualquier otro elemento de propiedad intelectual o industrial, pudiendo adquirir o recibir esta clase de derechos bajo licencia. 14.- Celebrar contratos relativos al uso de inmuebles de propiedad de la sociedad, tales como arrendamientos, usufructo, derechos de paso, servidumbres, etc. 15. Suscribir contratos de servicios, contratar consultores, servicios freelance, servicios profesionales, asesores, agentes, etc. 16.- Celebrar contratos de arrendamiento, subarrendamiento y concesiones comerciales con respecto a bienes recibidos en concesión y los servicios relacionados con los mismos. 17. Convocar, asistir y participar en remates, licitaciones y licitaciones de precios...con autoridades del Estado o privadas, rindiendo cuenta de los resultados y detalles de estos actos ante el comité ejecutivo. 18.- Aceptar y recibir a título oneroso o gratuitamente todo tipo de bienes muebles o inmuebles, como donación, cesión u otro tipo de transferencia de propiedad, posesión o uso. 19.- Ordenar pagos o pagos por adelantado, incluyendo planillas, de tarifas regulatorias y/o cualquier otro pago al OSITRAN y/o a CORPAC

JOSE ALFONSO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



OSITRAN
CORPAC
07-DIC-2005
JOSÉ ALFONSO OCHOA LOPEZ

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO

11250416

OFICINA LIMA

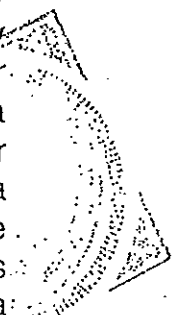
INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Dr. JOSE ALVARADO LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO
Nº Partida: 07-DIC-2005
LA PUNTA N° 277 - LA PUNTA
TELEF. 443-1112 - TELEFAX 443-1113

establecido en él, contrato de concesión del Aeropuerto Internacional JORGE CHAVEZ de Lima, así como el pago de todo tipo de impuesto o tributo en general. 20. Cobrar y/o dar recibos, cancelaciones, cobrar y protestar cualquier valor emitido a favor de la sociedad, cobrar cheques, letras de cambio, recogiendo toda correspondencia certificada. 21. Abrir y cerrar cuentas bancarias, incluyendo cuentas corrientes y de ahorros y depósitos a plazo, así como autorizar gastos, emitir y endosar cheques, retirar o transferir dinero de las cuentas de la sociedad, en moneda nacional o extranjera, de bancos del país o del extranjero. 22. Celebrar contratos de crédito o de préstamo, en cuenta corriente, con o sin garantías, con sobregiro y con adelantos en cuenta, contratar cartas de crédito para la importación y exportación, contratar fianzas bancarias a favor de la sociedad, separar fondos en cuenta corriente, suscribir contratos de arrendamiento financiero, ejecutar, aceptar, endosar y descontar advance accounts en moneda extranjera o moneda nacional, y en general realizar cualquier clase de transacción bancaria o financiera, aceptar, reaceptar, girar, endosar y renovar certificados, warrants, pólizas, documentos de embarque, conocimiento de embarque, cartas de porte aéreo, certificados de deposito, documentos de almacenamiento y cualquier otro documento civil y mercantil, girar, aceptar, endosar y descontar letras de cambio, suscribir, renovar, endosar y descontar pagares, comparar, vender y retirar valores, depositar valores en custodia y retirarlos, alquilar cajas de seguridad, abrirlas y cancelarlas y contratar pólizas de seguro, los poderes antes mencionados autorizan a llevar a cabo operaciones en moneda nacional y en cualquier otro tipo de moneda extranjera. 23. Celebrar todo tipo de contratos de crédito en los cuales la sociedad actúe como prestataria, especialmente contratos a corto, mediano y largo plazo, así como contratos de anticipo de dinero en cuenta corriente, con cualquier banco o institución financiera o comercial, fijando la tasa de interés, los términos y las otras condiciones inherentes a dichas operaciones, asignar créditos, ejecutar contratos de leasing, solicitar fianzas, garantías de cumplimiento de obligaciones, etc. 24. Manejar y dirigir los servicios del aeropuerto internacional "Jorge Chavez" de Lima, los servicios de emergencia, los servicios de seguridad y otros servicios adicionales de los cuales la sociedad. Realizar cualquier acto y/o tomar cualquier medida, así como celebrar cualquier contrato relacionado con los servicios antes mencionados. 25. Delegar parcial o totalmente los poderes mencionados anteriormente. La sociedad deberá estar representada siempre por dos (2) de sus gerentes, también podrá estar representada por dos apoderados especiales, así como también por un gerente y un apoderado especial de acuerdo a las condiciones que se establezcan en la respectiva junta de nombramiento, quienes ejercerán la autoridad contenida a las siguientes reglas: Los poderes antes

JOSE ALVARADO LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO



07-DIC-2005
JOSE ALVARADO LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO
11250416
OFICINA LIMA

DR. JOSE ALEJANDRO CUSH LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
No Partida
JR. MOORE N° 202 - LA PUNTA
TELF.: 453-1142 - TELEFAX: 453-5193

INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD
LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

mencionados, están sujetos a la aprobación previa del comité ejecutivo con excepción de aquellos cuyo ejercicio se encuentra sujeto al control por parte de la junta de socios, conforme a lo establecido en el Estatuto en los siguientes casos: A. Para el ejercicio de la autoridad contenida en los puntos 2,9,10,11,13,14,15,16,17,20,21,22,23,24, en caso de transacciones que excedan la suma de U\$ 100 000,00 POR AÑO. El limite de U\$ 100 000,00 podrá elevarse hasta U\$ 500 000,00 para la celebración del contrato para la adquisición de bienes o servicios que tengan una vigencia no mayor a un año. El ejercicio de la delegación de poderes contenida en el numeral 25, requerirá siempre de la aprobación del comité ejecutivo. Queda expresamente establecido que las facultades en los puntos 1,3,4,5,6,7,8,12, 18,19 no están sujetas alas limitaciones establecidas en el párrafo anterior o, en su caso, alas limitaciones subsiguientes que sean aplicables. B. Para celebrar cualquier tipo de contrato con respecto a la transferencia o cesión de un bien inmueble, tal como la compra y venta, intercambio, donación, superficie, pudiendo otorgar los instrumentos correspondientes ya sean públicos o privados. Asimismo, la asunción de cualquier compromiso o la celebración de cualquier contrato con una vigencia de cinco (5) años o más. C. Para celebrar cualquier contrato para la adquisición, venta, intercambio, transferencia, etc., de acciones o participaciones en cualquier persona jurídica. D. Para suscribir cualquier contrato con una afiliada o parte vinculada (conforme a las definiciones que se otorgan a dichos términos en el artículo 7 del estatuto), con el gerente general o con otros gerentes o con cualquier socio o con cualquier funcionario o miembro del comité ejecutivo, incluyendo a los de Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Bechtel Enterprises International Ltd. y Cosapi S.A., ya sea de forma directa o a través de terceros. E. Para otorgar o constituir garantías en nombre de la compañía o a favor de terceros, constituir prendas salvo aquellas que recaigan sobre los propios bienes a adquirirse o hipotecas así como, otorgar garantías o levantar las que recaigan sobre cualquier inmueble de la compañía o que forme parte de la concesión. F. Para celebrar joint ventures, contratos de asociación en participación, contratos de asociación, consorcios, e incorporarse, adquirir o unirse a otras compañías, directamente o a través de terceros, así como a instituciones, fundaciones, corporaciones o asociaciones de cualquier tipo o naturaleza, en el Perú y/o en el extranjero. G. Para renunciar, modificar o enmendar cualquier derecho comprendido dentro del contrato de concesión del Aeropuerto "Jorge Chavez" (concesión). Este requisito no es aplicable a la negociación, formulación, de consultas o solicitudes acerca del contrato de concesión ante el ositran o ante el concedente, el sometimiento a la aprobación de los socios de cualquier punto concerniente a la concesión, o cualquiera otros actos considerados actos

JOSE ALEJANDRO CUSH LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

busca con quien guarda absoluta conformidad:
07 DIC 2005

07 DIC 2005
JOSE ALEJANDRO CUSH LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

714

Dr. JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO
J. MOORE N° 252 - LA PUNTA
No Partida:
TELF.: 453-1142 - TELEFAX: 453-8153

OFICINA REGISTRAL DE LIMA Y CALLAO
11250416
OFICINA LIMA

INSCRIPCION DE SOCIEDADES COMERCIALES DE RESPONSABILIDAD
LIMITADA
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

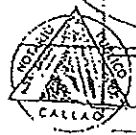
de administración de la concesión, los cuales no involucren una pérdida de los derechos de la sociedad como concesionario, y que están recogidos en los poderes contenidos en el numeral 3 de la relación de poderes). Por junta general de fecha 21.12.2001., se acordó por unanimidad otorgar al Sr. JUAN ANTONIO CASANOVA, identificado con carnet de extranjería N° N-115334, ASUNTA MARÍA DEL PILAR VIZCARRA ALBARRACÍN, y EDGAR CHARLES MICHAEL NICOLAAS, las siguientes facultades de representación: A) Solicitar, obtener y renovar la carta fianza a que se refiere la cláusula décima del contrato de concesión suscrito entre la sociedad y el Estado peruano con fecha 14 de febrero de 2001. B) Suscribir o modificar el respectivo contrato de crédito indirecto con la entidad bancaria emisora de dicha garantía o fianza, en los términos que se negocien y acuerden, y C) Realizar los pagos que se deban efectuar a la institución financiera emisora de la carta fianza. Asimismo, indicó que tales facultades podrían ser ejercidas en forma individual o conjunta. *Las actas se desprenden a fojas 19-26 y 29-30, del Libro No. 2 legalizado con fecha 31.05.2001 ante Notario Alfredo Páino Scarpati, registrado con el No. 19599. Así consta de COPIAS CERTIFICADAS del 06/02/2002 otorgada ante NOTARIO OCHOA LOPEZ JOSE ALEJANDRO en la ciudad de LIMA.* título fue presentado el 10/04/02 a las 02:22:25 PM horas, bajo el N° 2002-00065916 del Tomo Diario 0424. Derechos : S/. 114.00 con recibo N°00008972 con recibo N°00026772, LIMA. - 2905/2002

JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
ABOGADO - NOTARIO DEL CALLAO

I. Romero

Dra. ISABEL MERCEDES ROMERO SULCA
Registrador Público (e)
ORLC

Certificado: Que el presente documento es reproducción de una que ha estado a la vista con quien que ha sido el autor. day fe. La Punta - Callao. 07 DIC 2005



JOSE ALEJANDRO OCHOA LOPEZ
NOTARIO DEL CALLAO



ORLC

Anexo 1 - D

216

Anexo 1-C

213

1319

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

CARLOS AUGUSTO SUJANAYAN
NOTARIO DE LIMA

Conste por el presente documento el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (el "Contrato") que celebran el Estado Peruano (el "Concedente"), actuando a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción ("MTC"), debidamente representado por LUIS ORTEGA NAVARRETE, con Libreta Electoral No. 092 95957, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. _____, de fecha _____, y de la otra parte, el Consorcio integrado por Flughafen Frankfurt / Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd. y Corpi S.A.

(El Concesionario) con domicilio en Av. Víctor Andrés Belaúnde, N° 147, Torre Real Tres, República del Perú, debidamente representado por el Inge. Guotaro Morales Valentin, identificado(s) con DNI N° 08770493, debidamente facultado(s) al efecto por escritura pública de fecha 26 de julio de 1999

ANTECEDENTES

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

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

23.08.00

[Handwritten signatures]

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

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

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

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

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

Mediante Resoluciones Supremas No. 010-98-TR del 23 de Junio de 1998, 028-98-TR del 10 de Agosto de 1998 y 609-99-PCM de 24 de noviembre de 1999, se nombró al Presidente y a los miembros del actual Comité Especial encargado de determinar y

promover los aeropuertos de la República que serán entregados en concesión al sector privado.

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

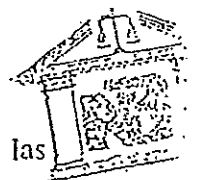
Mediante Ley No. 27111 del 11 de mayo de 1999 se aprobó la transferencia de las facultades y funciones de PROMCEPRI a COPRI y se ratificaron todos los actos efectuados mediante el Decreto de Urgencia No. 025-98 y la Resolución Suprema No. 033-99-PCM.

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

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

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

23.08.00



Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'R.A.' below it.

Con fecha _____, el Comité Especial adjudicó la buena pro consorcio Frankfurt-Bechtel-Corapi integrado

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

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

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

CLÁUSULA I
DEFINICIONES

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

Cualquier término que no se halle definido en el presente Contrato tendrá el significado que le atribuyan las Bases, y en caso dicho término no esté definido en las Bases, tendrá el significado que le asignen las Leyes Aplicables, y, en su defecto, el significado que se le dé al mismo en el curso normal de las operaciones aeroportuarias en el Perú.

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

Cualquier referencia a una Autoridad Gubernamental determinada se entenderá efectuada a la misma o a cualquier entidad que la sustituya o suceda.

23.08.00

persona que dicha Autoridad Gubernamental designe para cumplir los actos señalados en el presente Contrato o en las Leyes Aplicables.

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

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

1.1 "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o entidad de crédito a la exportación 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.

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

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

- 1.3. "Año Calendario" significará el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
- 1.4. "Año de Concesión" significará cada período de doce (12) meses del 1 de enero al 31 de diciembre, excepto que el primer Año de Concesión comenzará en la Fecha de Cierre y terminará el 31 de diciembre del mismo año, y que el último Año de Concesión comenzará el 1 de enero y terminará en la fecha en que ocurra el aniversario correspondiente a la Fecha de Cierre. El número de Años de Concesión deberá en todo caso corresponder al total de Años de Concesión por la cual la misma se otorga o se proroga.
- 1.5. "Aprovechamiento Económico" significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú.
- 1.6. "Autoridad Gubernamental" significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias, reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo, conforme a Ley, que ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos o judiciales, o que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o instituciones anteriormente citadas, con jurisdicción sobre las Personas o materias en cuestión.
- 1.7. "Bases" significará el documento denominado "Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", aprobadas por COPRI en sesión de



fecha 23 de agosto de 2000, incluyendo cualquier formulario, anexo, apéndice y circular de las mismas emitida por el Comité Especial de acuerdo con sus facultades para establecer los términos de la adjudicación de la Buena Pro.

- 1.8. "Bienes de la Concesión" significarán los bienes, inicialmente identificados en el Anexo 2 del presente Contrato, las áreas descritas en el Anexo 11 del presente Contrato destinadas a la ampliación del Aeropuerto, cuyo Aprovechamiento Económico es entregado al Concesionario, así como Las Mejoras que se efectúen durante la Vigencia de la Concesión.
- 1.9. "Caducidad de la Concesión" significará la finalización de la Concesión ya sea por vencimiento del plazo previsto en el presente Contrato o por la ocurrencia de alguna de las causales establecidas en la Cláusula 15 del presente Contrato.
- 1.10. "Comité Especial" significa el Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.
- 1.11. "Concesión" significará el acto administrativo plasmado en el presente Contrato, mediante el cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión, lo que implica la autorización para prestar los Servicios Aeroportuarios y realizar las Mejoras de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato y con sujeción a las Leyes Aplicables. Se excluye de la Concesión los Servicios de Aeronavegación, con excepción de aquellos a cargo del Concesionario, conforme al Anexo 3 del presente Contrato.
- 1.12. "Contrato de Operación" significará un contrato que suscribe el Concesionario con un Operador para la operación del Aeropuerto o parte del mismo, en las condiciones establecidas en las Cláusulas 5.3 y 5.4.

- 1.13. "Días Útiles" significará los días calendario que no sea sábado, domingo, o días feriados oficiales en la ciudad de Lima, Perú. Los días feriados incluyen aquellos días en los cuales los bancos de la ciudad de Lima, Perú, no tengan la obligación de estar abiertos al público. Los feriados de medio día se consideran días feriados.
- 1.14. "Dólares" y "S" significará la moneda de curso legal en los Estados Unidos de Norte América.
- 1.15 "Endeudamiento Garantizado Permitido" significará el endeudamiento por concepto de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido, o por la emisión de valores inmobiliarios colocados entre Acreedores Permitidos o cualquier otra obligación u otra modalidad crediticia autorizada y aprobada por el Concedente, para su inversión en las Mejoras, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, que se garantice conforme a lo previsto en la Cláusula 21. Los términos financieros principales del préstamo, obligación o emisión de valores inmobiliarios aprobados por el Concedente, incluyendo los montos de principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización u otros términos o condiciones similares, deberán haber sido informados por escrito a OSITRAN. El arrendamiento financiero de bienes muebles se incluye entre las obligaciones que el Concesionario podrá solicitar al Concedente para su aprobación.
- 1.16 "Estándares Básicos" significará:
- a) International Standards Organization (ISO)
 - b) International Electrotechnical Commission (IEC)
 - c) British Standards Institution (BSI)
 - d) American National Standards Institution (ANSI)
 - e) American Standards for Testing and Materials (ASTM)
 - f) American Welding Society (AMWELD)
 - g) Uniform Building Code (UBC)
 - h) American Society of Mechanical Engineers (ASME)
 - i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE)
 - j) American Concrete Institute (ACI)



k) American Institute of Steel Construction (AISC)

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

1.18. "Fideicomiso" significará la relación jurídica por la cual el Concedente y el Concesionario transfieren en fideicomiso el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión descritos en el numeral 1.8 y las Mejoras, respectivamente, al fiduciario, para la constitución de un patrimonio fideicometido, sujeto al dominio fiduciario de este último, para beneficio de los Acreedores Permitidos, del Concesionario y del Concedente de conformidad con la Leyes Aplicables y los términos y condiciones del Contrato por el cual se constituya. El Fideicomiso también garantizará las obligaciones del Concesionario de acuerdo con el presente Contrato.

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

1.19. "Filial" significará una entidad relacionada con la prestación de Servicios Aeroportuarios y/o comerciales en el Aeropuerto, que controle, o esté controlada por el Concesionario, un Operador, un Inversionista Estratégico u otros accionistas del Concesionario. Se presume que existe control, a menos que se demuestre lo contrario a juicio del OSITRAN, en los siguientes casos:

- a) Cuando una Persona ejerce más de la mitad de poder de voto en la junta general de accionistas o de socios de una persona jurídica a través de la propiedad directa o indirecta, contratos de usufructo, prenda, fideicomiso, sindicación y similares; y,
- b) Cuando una Persona que no se encuentre comprendida en el literal precedente, tiene facultad para designar o remover a la mayoría de los miembros del directorio u órgano equivalente, para controlar o ejercer la mayoría de los votos en las sesiones del directorio u órgano equivalente de decisión, o para gobernar las

políticas operativas y/o financieras bajo un reglamento o un contrato cualquiera que fuere su modalidad.

1.20. "Fuerzas Armadas" significará el Ejército, la Fuerza Aérea, la Marina de Guerra, la Policía Nacional y cualquier otra rama o división de la fuerza militar o policial del Perú existente a la Fecha de Cierre.

1.21. "Garantía de Fiel Cumplimiento" significará una carta fianza irrevocable o una carta de crédito irrevocable que el Concesionario entregará al Concedente a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato.

1.22. "Gasto" tendrá el significado que a dicho término deba dársele de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad.

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

1.24. "Hipoteca" significará el gravamen que podrá establecerse en los términos de la Ley 26885 y al que se refiere la Cláusula 21.1 (b) del presente Contrato.

1.25. "Hora Punta" significará la hora - periodo de 60 minutos - que contiene el mayor número de actividades aeronáuticas, aeroportuarias y/o mayor movimiento de pasajeros en un "día punta" - el día con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros durante un mes - durante un "mes punta" - el mes con el máximo número de actividades o tráfico de pasajeros. Cada actividad aeronáutica, aeroportuaria o movimiento de pasajeros en el terminal comprende su propia y definida hora punta.

1.26. "Ingresos Brutos" significará todo ingreso del Concesionario y las Filiales descontando el Impuesto General a las Ventas o el impuesto que lo sustituya, que afecta el valor agregado de sus operaciones de venta, prestación de servicios o contratos de construcción, percibido o devengado, lo que ocurra primero, sobre bases contables de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad aplicables en el Perú, por todas las fuentes de ingreso provenientes de cualquier actividad, operación, negocio, ventas y/o prestación de servicios realizados en el Aeropuerto o con relación al mismo, salvo y sujeto a lo dispuesto en el Anexo 5.

Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, depósitos y cobranzas por cuenta de terceros que reciba el Concesionario y/o las Filiales; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago, y (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato, en ningún caso. incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4. del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución.

OSITRAN podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario para el cómputo de los Ingresos Brutos.

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

En un plazo de tres Días Útiles, siguientes a la recepción de las objeciones formuladas por la División Técnica de Infraestructura de Terminales de OSITRAN o la que lo sustituya, el Concesionario presentará su apelación ante dicho órgano, pudiendo optar por presentar el informe de un perito experto en la materia, independiente y de reconocido prestigio internacional, el mismo que será seleccionado por el Concesionario de una lista proporcionada por OSITRAN, en el plazo de tres días calendario, contados a partir de la recepción de dicha lista.

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

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

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

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

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

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

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

- 1.27. "Inversionistas Estratégicos" significará el Operador Principal y aquellos accionistas u otros propietarios del Concesionario enumerados en el Anexo 15, así como sus causahabientes y cesionarios permitidos.
- 1.28. "Leyes Aplicables" significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental.
- 1.29. "Licencia de Operación" significará la aprobación que se requiera, de acuerdo con las Leyes Aplicables, a fin de que el Concesionario y cualquier Operador puedan operar el Aeropuerto.
- 1.30. "Medio Ambiente" significará todo aquello que rodea al ser humano y que comprende a los elementos naturales, tanto físicos como biológicos, a los elementos artificiales (estructuras), los elementos sociales y a las interacciones de todos entre sí.
- 1.31. "Mejoras" significarán los bienes muebles e inmuebles así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.
- 1.32. "Mejoras Complementarias" significarán aquellas Mejoras referidas a servicios comerciales, hoteleros u otros que deberá ejecutar el Concesionario.
- 1.33. "Mejoras Eventuales" significará las Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6, que se requiera implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

- 1.34. "Mejoras Obligatorias" significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.
- 1.35. "Normas" significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato.
- 1.36. "Nuevo Concesionario" significará la persona jurídica, elegida por concurso público, que sustituirá al Concesionario, en el supuesto de haberse declarado la Caducidad de la Concesión por cualquiera de las causales previstas en el presente Contrato, con excepción de las establecidas en las Cláusulas 15.5 y 15.6.
- 1.37. "Nuevos Soles" significará la moneda de curso legal del Perú.
- 1.38. "Operaciones Principales" significan aquellas operaciones contenidas en el Anexo 3, las cuales sólo podrán ser realizadas por el Operador Principal.
- 1.39. "Operador" significará el Operador Principal o cualquier Operador Secundario.
- 1.40. "Operador Principal" significará el Operador que realiza directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto.
- 1.41. "Operador Secundario" significará el Operador u Operadores que llevan cabo las operaciones no principales del Aeropuerto.
- 1.42. "OSITRAN" significará el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público que cumple las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley No. 26917 y en su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo No. 024-98-PCM, sus normas complementarias, modificatorias y ampliatorias, o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro.



OSITRAN administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos.

Handwritten initials and a signature, including the number '15' and a large flourish.

- 1.43. "Parte" significará el Concedente o el Concesionario, según sea el caso.
- 1.44. "Partes" significará el Concedente y el Concesionario.
- 1.45. "Período Inicial" significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive.
- 1.46. "Período Remanente de Vigencia de la Concesión" significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión y el término del último año de Vigencia de la Concesión, inclusive.
- 1.47. "Persona" significará cualquier persona natural o jurídica, asociación, institución, Autoridad Gubernamental, o cualquier otra entidad cualquiera sea su naturaleza.
- 1.48. "Porcentaje" significará el porcentaje ofrecido por el adjudicatario de acuerdo a las Bases, es decir el _____ por ciento de los Ingresos Brutos.
- 1.49. "Procedimientos de Contabilidad" significarán los procedimientos, términos, disposiciones y otros principios establecidos en los principios de contabilidad generalmente aceptados y aplicados en el Perú y los criterios que sobre el particular establezca OSITRAN, de conformidad con la Cláusula 7 del presente Contrato.
- 1.50. "Reglamento del TUO" significa el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 060-96-PCM.
- 1.51. "Requisitos Técnicos Mínimos" significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el

marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

- 1.52. "Retribución" significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de OSITRAN, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el Porcentaje a los Ingresos Brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$3'000,000.00 (tres millones de Dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión, US\$3'500,000.00 (tres millones quinientos mil Dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión, y US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión. A partir del noveno año de Vigencia de la Concesión OSITRAN calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$3'750,000.00 (tres millones setecientos cincuenta mil Dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último Año de Concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último Día Útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años.
- 1.53. "Servicios de Aeronavegación" significarán aquellos servicios que permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia, incluyendo los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, ayudas visuales, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica y/o aquellos que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil o quien la sustituya.
- 1.54. "Servicios Aeroportuarios" significará los servicios normales y habituales de aeropuerto para el transporte de pasajeros, así como la carga y descarga de aeronaves, excluyendo los Servicios de Aeronavegación ajenos a la responsabilidad del Concesionario.

- 1.55. "Tarifa" significará la contraprestación por un servicio regulado que el Concesionario o un Operador recibirá de un Usuario del Aeropuerto de conformidad con la Cláusula 6.1. Los pagos por servicios no vinculados necesariamente al Aeropuerto, y cuyo precio no se encuentre regulado, no formarán parte de la Tarifa para efectos del establecimiento de Tarifas Máximas.
- 1.56. "Tarifas Máximas" significará las tarifas que fije periódicamente OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios. A partir de la Fecha de Cierre regirán las Tarifas Máximas que se establecen en el Apéndice 2 del Anexo 5, hasta que éstas sean modificadas por OSITRAN.
- 1.57. "Tipo de Cambio del Dólar" significará la "Cotización de Oferta y Demanda - Tipo de Cambio Promedio Ponderado, Venta" referido a Nuevos Soles y Dólares publicada por la Superintendencia de Banca y Seguros en la fecha que corresponda, durante la Vigencia de la Concesión, o el tipo de cambio equivalente que lo sustituya en el futuro.
- 1.58. "TUO" significa el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobado por D.S. 059-96-PCM.
- 1.59. "Usuario" significa cualquier Persona que utiliza la infraestructura del Aeropuerto.
- 1.60. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores registrados en los estados financieros del Concesionario de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.
- 1.61. "Valor presente del Flujo de Caja Libre" Es el valor presente aplicado al neto del flujo de caja operativo - sin considerar cargas financieras y suponiendo que no existe deuda - después de impuestos- considerando tanto la Retribución como la tasa de regulación como gastos, menos los egresos para las reposiciones y/o

23.08.00

18

re inversiones y las variaciones del capital de trabajo necesarias para el mantenimiento del nivel de actividad operativa; proyectadas para cada año durante el periodo que resta entre la Caducidad motivadas según las cláusulas 15.5 y 15.6 del presente Contrato y el término original de Vigencia de la Concesión.

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

Dichos flujos se explican en la siguiente fórmula:

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

n = Año de proyección.

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

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

D_n = Depreciación más amortización.

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

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

La definición de la tasa de descuento y las proyecciones para cada año serán determinadas por una firma internacional de reconocido prestigio, acreditada por OSITRAN a la fecha de resolución de la Concesión por el Concedente. El costo de los honorarios de la firma internacional será asumido por el Concedente.

23.08.00

19

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

CLÁUSULA 2 OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION

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

2.1 Otorgamiento de la Concesión. El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión.

2.2 Aprovisionamiento de Combustible. El Concesionario y en su caso el Operador, permitirán, sin discriminación, sobre bases razonables, la actividad de aprovisionamiento y venta de combustibles y aceites en el Aeropuerto, para las aeronaves. El Concesionario, y en su caso el Operador, deberá establecer un precio a cobrar por el servicio de almacenaje y puesta a bordo del combustible, que será aplicado por igual a cualquier compañía intermediaria que desee utilizar los servicios de las instalaciones. Ningún proveedor de combustible podrá

aprovisionar ni vender combustible en el Aeropuerto utilizando medios propios de almacenamiento, conducción o transporte de combustible, salvo que el Concesionario lo autorice. Esta materia se encuentra regulada en mayor detalle en el Anexo 8.

2.3 Fuerzas Armadas. El uso del Aeropuerto y sus instalaciones por parte de las Fuerzas Armadas, así como los derechos y obligaciones que a ellas correspondan por tal uso, están especificadas en el Anexo 7. Todo pago que deba ser efectuado por las Fuerzas Armadas, y que no haya sido satisfecho dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a su fecha de pago programado, podrá ser deducido por el Concesionario de la Retribución del trimestre siguiente hasta en un 100% del monto total adeudado, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio.

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

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

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

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

2.5 Garantía del Estado. El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo el Concedente durante los primeros veinte (20) años de Vigencia de la Concesión se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

2.6. Prerrogativas del Concedente: El Concedente se reserva la prerrogativa de controlar los términos y condiciones fundamentales en los que se prestará el servicio público aeroportuario en el Perú. A este efecto, el Concesionario requerirá la aprobación previa y por escrito del Concedente, quien no la negará injustificadamente, para llevar a cabo o adoptar cualquiera de los siguientes actos o medidas:

2.6.1 Incorporación de nuevos socios mediante cualquier modalidad o reemplazarlos, reducción de capital, emisión de obligaciones convertibles en acciones, inscripción de cualquier serie de acciones de la empresa en

420
120

cualquier bolsa de valores, cambio de objeto social, transformación, fusión, escisión o disolución de la sociedad y constitución de garantías reales sobre bienes sociales, salvo lo que considere este Contrato, que no constituyan Mejoras, para respaldar obligaciones distintas a las de la propia empresa;

- 2.6.2 Ceder su posición contractual, o de cualquier forma directa o indirecta sustituir a cualquier Inversionista Estratégico, a fin de asegurar que quien obtuvo la buena pro efectivamente actúe como Concesionario durante la Vigencia de la Concesión;
- 2.6.3 Designar a los Acreedores Permitidos que gozarán, en su caso, de las garantías del Fideicomiso, o de la Hipoteca o de la garantía sobre los ingresos del Concesionario, con el propósito de controlar el origen de los recursos y la viabilidad económica del Aeropuerto;
- 2.6.4 Reducir la participación del Operador Principal en el capital del Concesionario a un porcentaje menor al previsto en la Cláusula 5.3, con el propósito de asegurarse que el Operador Principal continúe comprometido con la operación del Aeropuerto durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 3 VIGENCIA DE LA CONCESION

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

Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años.

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

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

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

CLÁUSULA 4
CONDICIONES DE PAGO DE LA CONCESION

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

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

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

- 4.3 Pago al FONCEPRI. OSITRAN será el encargado de transferir el pago efectuado por el Concesionario al Fondo de Promoción de la Inversión Privada en las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos ("FONCEPRI"), o el que lo sustituya. El monto correspondiente a dicho pago será descontado de la Retribución, conforme a lo dispuesto por el inciso a) del Artículo 1 del Decreto Supremo N° 021-98-PCM.
- 4.4 Pagos. Todos los pagos a efectuarse por el Concesionario de acuerdo con el presente Contrato serán satisfechos en Dólares. Si el Concesionario no efectuare un pago puntualmente, pagará por cada día de retraso un monto adicional a dicho pago sobre la base de la tasa anual equivalente a diez (10) puntos porcentuales por año sobre la tasa de interés legal de moneda extranjera establecida por la Superintendencia de Banca y Seguros o el ente que lo sustituya, hasta el máximo permitido por Ley.

CLÁUSULA 5 OPERACION DE LA CONCESIÓN

- 5.1 Régimen de los Bienes de la Concesión. Durante la Vigencia de la Concesión, el Concedente, o quien éste designe tendrá el derecho de propiedad de los Bienes de la Concesión, salvo lo dispuesto en el inciso 5.7.2 de la Cláusula 5.7 del presente Contrato. El Concesionario tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la Concesión, la operación del Aeropuerto, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la implementación de las Mejoras, así como el ejercicio de los derechos que sean necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el presente Contrato y las Leyes Aplicables. No obstante cualquier otra disposición establecida en sentido contrario en el presente Contrato, el Concesionario será responsable solidario con el Operador Principal, frente al Concedente, por la actuación del Operador Principal. El Operador Principal no responderá por las obligaciones del Concesionario frente al Concedente que no se relacionen o deriven de la actuación del Operador Principal.

- 5.2 Inicio de Operaciones. El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre, inclusive.
- 5.3 Contrato de Operación con el Operador Principal. El Operador Principal llevará a cabo directamente y por cuenta del Concesionario las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 3 del presente Contrato.

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

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

(a) Gerente General;

(b) Gerente de Operaciones;

→ (c) Gerente de Seguridad; ← **FORZA S.A.**

(d) Gerente Comercial; y

(e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

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

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

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

5.6.1 Durante el Período Inicial:

5.6.1.1 Mejoras Obligatorias

Las indicadas en el Anexo 6.

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

Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000.00 (cien millones de Dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

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

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

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

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

5.6.1.2 Mejoras Eventuales

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.1.3 Mejoras Complementarias

Las que establezca el Anexo 6.

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

5.6.2 Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:

5.6.2.1 Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del decimoprimer año de Vigencia de la Concesión.

En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan

X
inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el sexto año de Vigencia de la Concesión.

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

Las que en su caso establezca el Anexo 6.

5.6.2.2 Mejoras Eventuales

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

5.6.2.3 Mejoras Complementarias

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

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

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

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

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

746

1349

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

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

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

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

Los montos requeridos para efectos de las Mejoras se determinarán con base en los valores que se indican para este efecto en el Anexo 6 del presente Contrato.

El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables

23.08.00

5

5

las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos se prorrogarán los plazos del Periodo Inicial o del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada.

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

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

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Periodo Inicial y los Gastos relacionados a dichas Mejoras, y el primer programa de

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

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

5.11 Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario.

5.12 Cuentas. El Concesionario presentará a OSITRAN, dentro de los tres (3) meses siguientes al final de cada Año de Concesión, un estado de cuentas y balance debidamente auditados por una firma de auditores de reconocido prestigio internacional a satisfacción de OSITRAN, en el que consten los Gastos efectuados por el Concesionario durante el Año de Concesión precedente. El estado de

cuentas indicará la forma y el alcance en que cualquier Gasto fue incurrido por concepto de una Mejora conforme a lo previsto en la Cláusula 5.7.

- 5.13 Mejoras Eventuales. El Concesionario presentará a OSITRAN, todos los planes e información con relación a cualquier Mejora Eventual y cualquier Gasto relacionado con la misma, tan pronto como sea posible, previo al inicio de las obras.

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

- 5.14 Otra Información. El Concesionario presentará a OSITRAN los planes e información adicional sobre el programa de operaciones del Aeropuerto que OSITRAN pueda requerir periódicamente.

- 5.15 Mantenimiento. El Concesionario será responsable del mantenimiento, con sus propios recursos y durante la Vigencia de la Concesión, de los Bienes de la Concesión, a fin de que cumpla con todos los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos.

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

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

5.16 Equipos. El Concesionario, dentro de su área de responsabilidad, adquirirá e instalará equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta, que hayan probado su eficacia en otros aeropuertos, para la prestación de los Servicios Aeroportuarios y los Servicios de Aeronavegación, en lo que le competa, de conformidad con el presente Contrato, asegurándose que cumplan con todos los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

5.17 Garantía de Calidad. El Concesionario:

5.17.1 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9000 o el que lo sustituya, durante las etapas de diseño, construcción e instalación de cualquier Mejora, y del servicio y operación del Aeropuerto en su conjunto.

5.17.2 Pondrá en operación y mantendrá un programa de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 9004-2, o el que lo sustituya, durante la gestión de la calidad.

5.17.3 Pondrá en operación y mantendrá un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión ISO 14000, o el que lo sustituya.

5.17.4 En un plazo de tres (3) años contado a partir de la Fecha de Cierre obtendrá la certificación y/o registro que acredite que está operando de acuerdo con los estándares ISO antes mencionados o los que los sustituyan. Dicho certificado o registro será emitido por un ente debidamente acreditado y aprobado por OSITRAN.

5.17.5 Se obliga a mantener actualizados los programas de certificación mencionados en los numerales anteriores durante la Vigencia de la Concesión.

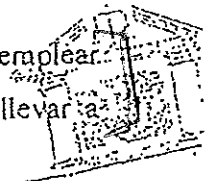
- 5.18 Información Aeroportuaria. El Concedente ha puesto a disposición del Concesionario la sala de datos, a la que las Bases hacen referencia, que contiene cierta información para uso y beneficio del Concesionario y de los Inversionistas Estratégicos. El Concesionario y los Inversionistas Estratégicos reconocen la disponibilidad de dicha información y por el presente declaran que han llevado a cabo su propia investigación (due diligence) y que proceden en el presente Contrato por su propia cuenta y riesgo.

- 5.19 Aduanas y Otras Autoridades. El Concesionario proporcionará a las entidades a que se refiere el Anexo 10 y en las condiciones mencionadas en dicho Anexo, en forma gratuita, oficinas no amobladas, pero adecuadas para permitir labores propias de dichas autoridades, incluyendo las de vigilancia. Asimismo, el Concesionario coordinará con dichas entidades la compatibilidad de los Sistemas de Transmisión de Datos.

- 5.20 Emergencias. El Operador Principal deberá contar con un plan de emergencias y operación de siniestros, aprobado por OSITRAN, y deberá observar las condiciones establecidas en el Anexo 4 del presente Contrato. El Concesionario deberá presentar a OSITRAN para su aprobación, dentro de un plazo de sesenta (60) días calendario contado a partir de la Fecha de Cierre, un plan de emergencias y operación de siniestros. En tanto dicho plan no sea aprobado, regirá el que esté en vigor para el Aeropuerto a la Fecha de Cierre.

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

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



5.23 De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente dentro del plazo máximo de cuatro (4) 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.

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 cuarto año de Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 6
TARIFAS E INGRESOS

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

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

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

CLÁUSULA 7
PRINCIPIOS APLICABLES A LA PRESTACION DE SERVICIOS
AEROPORTUARIOS

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

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

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

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

El Concesionario deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas y locales del Terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el Concesionario y el Operador Principal deberán cumplir con todas las Leyes Aplicables relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al Aeropuerto en igualdad de circunstancias.

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

8.4

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

9.1

CLÁUSULA 8
IMPUESTOS

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

8.2 Beneficios Tributarios. A partir de la Fecha de Cierre, a la solicitud razonable del Concesionario, el Concedente hará sus mejores esfuerzos para asegurar que el Concesionario obtenga los beneficios establecidos por las Leyes Aplicables a los cuales el Concesionario pudiera tener derecho de acuerdo con tales leyes. El pago de todos los impuestos y el establecimiento de las garantías que se requieran de acuerdo con las Leyes Aplicables para el goce de cualquiera de los beneficios referidos en la presente Cláusula 8.2, serán exclusivamente por cuenta y responsabilidad del Concesionario. Para poder gozar de cualquier beneficio establecido por las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en las mismas.

8.3 Exoneración, Amortización y Deoreciación. Para efectos de la reversión o transferencia de los Bienes de la Concesión al Concedente a la terminación programada o anticipada de la Vigencia de la Concesión, incluyendo sus posibles prórrogas, será de aplicación lo dispuesto por el artículo 22 del TUO modificado por la Ley Nro. 27156 y el Decreto Supremo Nro. 132-97-EF, normas modificatorias y ampliatorias.

- 8.4 Impuesto Predial, Cargas Fiscales. Los impuestos y toda otra carga fiscal sobre los Bienes de la Concesión, incluyendo, pero sin limitarse al impuesto predial sobre el Aeropuerto, deberán ser pagados por el Concesionario durante la Vigencia de la Concesión.

CLÁUSULA 9
DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL CONCESIONARIO Y DEL
CONCEDENTE

- 9.1 El Concesionario declara y garantiza al Concedente que las siguientes declaraciones a la Fecha de Cierre, y, después de realizar las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, son y serán, ciertas, correctas y completas en todo aspecto sustancial:

- 9.1.1 Organización, Poderes, Capitalización, Vigencia, Negocio; Subsidiarias y Sociedades

9.1.1.1 Organización y Poderes. El Concesionario y el Operador Principal son sociedades o entidades mercantiles debidamente constituidas, válidamente existentes, debidamente inscritas en el registro correspondiente, de acuerdo con las leyes de su jurisdicción de constitución u organización (jurisdicción que se determina en el Anexo 17). El Concesionario y el Operador Principal cuentan con todos los poderes sociales u otros poderes aplicables, y la autoridad necesaria para ser propietarios y operar sus propiedades, llevar a cabo sus negocios como se conducen y proponen ser conducidos, el Concesionario para suscribir el presente Contrato y para cumplir con las obligaciones establecidas en el mismo.

9.1.1.2 Capitalización. Las acciones de capital emitidas, los intereses sociales y otros intereses de capital del Concesionario se establecen en el Anexo 18. Todas las acciones emitidas del capital, participaciones sociales y otras participaciones de capital del

Concesionario están debidamente autorizadas y válidamente emitidas, pagadas en un cincuenta por ciento (50%), libres de cargas y gravámenes, y dichas acciones, participaciones sociales u otros intereses de capital han sido emitidos de conformidad con todas las leyes de sociedades o de títulos valores que sean aplicables, con sujeción a lo previsto en la Cláusula 21.5. Las acciones de capital u otras participaciones sociales de capital del Concesionario son propiedad de las personas o entidades indicadas en el Anexo 18 y en los montos establecidos en el mismo. Ninguna acción de capital, participación social u otro interés de capital del Concesionario que no sean las aquí descritas han sido emitidas o están pendientes de emisión. Salvo lo establecido en el Anexo 18, no existen derechos de preferencia ni otros derechos, opciones, garantías, derechos de conversión, acuerdos o entendimientos similares pendientes para la compra o adquisición del Concesionario de cualquier acción de capital, participación social u otros valores del Concesionario.

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

9.1.2 Autorización y Otras Materias

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

9.1.2.2 Inexistencia de Conflictos. La suscripción, entrega y cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario y la realización de los actos contemplados en el mismo: (1) no incumplen alguna disposición de las Leyes Aplicables al Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico, acuerdo social, acuerdos fiduciarios o estatuto del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico, según sean aplicables, o cualquier orden, resolución o decreto de cualquier Autoridad Gubernamental que obligue al Concesionario o a cualquier Inversionista Estratégico; (2) no está en conflicto con, ni se encuentra en incumplimiento de, o constituye (con la debida notificación o el transcurrir del tiempo o ambos) un incumplimiento de cualquier obligación contractual del Concesionario o de cualquier Inversionista Estratégico; (3) no resultan en, o requieren la creación o imposición de, cualquier gravamen sustancial sobre cualquiera de las propiedades o activos del Concesionario o del Operador Principal (no incluyendo los gravámenes que de acuerdo al presente Contrato pueden establecerse); y (4) no requiere aprobación o consentimiento alguno de ninguna persona o entidad, de acuerdo con cualquier obligación contractual del Concesionario.

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

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

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

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

9.1.5 Pago de Tributos. El Concesionario ha pagado todos los tributos (incluyendo todos los impuestos, tasas, derechos y otras obligaciones gubernamentales que graven a dicha persona o entidad o a sus respectivas propiedades, activos, ingresos o franquicias) y ha presentado todas las declaraciones sobre impuestos y/o tributos que le son aplicables.

9.1.6 Contratos Adversos. El Concesionario no es parte en contratos de compra, contratos de futuros, convenios de no-competencia, o cualquier otro contrato que limite su capacidad para realizar negocios, o que pudiera razonablemente resultar sustancialmente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.

9.1.7 Cumplimiento de Contratos. El Concesionario no ha incurrido en el incumplimiento de cualquier obligación, convenio o condición contenida

en cualquier obligación contractual, salvo cuando dicho incumplimiento no pueda ser razonablemente adverso para su capacidad de cumplir con el presente Contrato.

9.1.8 Propiedad Intelectual. El Concesionario y el Operador Principal tienen la propiedad, licencia de uso, o de otro modo tienen el derecho de utilizar toda patente, marca, nombre comercial, derecho de autor, tecnología, know-how y procesos necesarios para el cumplimiento del presente Contrato y para la operación del Aeropuerto.

9.1.9 Solvencia. A partir de la fecha del presente Contrato, el Concesionario:

9.1.9.1 tiene la propiedad sobre activos con un valor real de mercado mayor al monto total de su pasivo (incluyendo contingencias);

9.1.9.2 tiene un capital sustancialmente suficiente en relación con sus operaciones, como las llevan a cabo actualmente, o en relación con cualquier operación contemplada; y

9.1.9.3 no intenta incurrir, ni pretende incurrir, en deudas superiores a su capacidad de pago.

9.1.10 Divulgación. Ninguna declaración o garantía del Concesionario contenida en el presente Contrato, o en cualquier otro documento, certificado o declaración por escrito, proporcionado al Concedente con relación al presente Contrato, contiene o constituye una declaración falsa de algún hecho u omite revelar un hecho cuya revelación es necesaria para realizar declaraciones que no sean engañosas, teniendo en consideración las circunstancias en las cuales fueron hechas. No existe hecho sustancial conocido por parte del Concesionario que haya tenido, tenga o pudiera tener un efecto sustancialmente adverso en la capacidad del Concesionario para cumplir con el presente Contrato, que no haya sido divulgado en el

presente Contrato o en otros documentos, certificados y declaraciones proporcionadas al Concedente.

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

9.2 El Concedente garantiza al Concesionario que:

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

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

CLÁUSULA 10
GARANTIA DE FIEL CUMPLIMIENTO

10.1 Garantía de Fiel Cumplimiento. Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Contrato, incluyendo el pago de la

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

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

- 10.2 Restitución del Monto Garantizado. En caso de ejecución parcial o total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, el Concesionario deberá restituir, o hacer restituir, la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto establecido. Si el Concesionario no restituye la Garantía de Fiel Cumplimiento al monto original requerido en la Cláusula 10.1 en un plazo de diez (10) días calendario contado a partir de la fecha en la cual se realizó la ejecución de la misma, el Concedente a través de OSITRAN, mediante comunicación escrita a ese

efecto, declarará resuelto el presente Contrato y, como consecuencia de ello, la Concesión caducará en la fecha de dicha notificación.

CLÁUSULA II
CONDICIONES PARA LA FECHA DE CIERRE

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

11.1.1 El presente Contrato deberá haber sido debidamente suscrito por las Partes;

11.1.2 El Contrato de Operación deberá haber sido debidamente suscrito por el Concesionario y el Operador Principal;

11.1.3 El Concesionario o el Operador Principal deberá haber obtenido la Licencia de Operación;

11.1.4 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá haber sido emitida en los términos establecidos en el Anexo 13;

11.1.5 El Concesionario deberá haber obtenido los consentimientos, aprobaciones y reconocimientos de todas las personas cuyo consentimiento, aprobación y reconocimiento pudiera ser requerido sobre los términos y la suscripción del presente Contrato y la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el mismo, salvo lo dispuesto en la Cláusula 25;

11.1.6 Las pólizas de seguro requeridas en la Cláusula 20 deberán estar en plena vigencia y efecto, conjuntamente con la entrega de las pólizas correspondientes u otra prueba apropiada que evidencie una cláusula de pago por pérdida y/o cláusulas de seguro adicionales o endosos, según sea apropiado, a favor del Concedente, y en forma sustancialmente satisfactoria para el mismo;

11.1.7 Ninguna acción, procedimiento, proceso, investigación, auditoría, reglamento o ley deberá haber sido instituida ante cualquier Autoridad Gubernamental, de tal forma que (i) si fuera iniciada pudiera tener un efecto sustancialmente adverso para el Concesionario o (ii) limite, restrinja o prohíba la ejecución de las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato y que, a juicio del Concesionario, pudiera hacer desaconsejable la ejecución de dichas operaciones y transacciones. La declaración jurada del Concesionario de no conocer de dichos hechos, actos o acciones será prueba suficiente, salvo evidencia en contrario;

11.1.8 El Concedente haya recibido testimonio de la escritura pública de constitución y estatuto del Concesionario, en el que conste que su único objeto social es el fungir como Concesionario del presente Contrato, y prueba de su inscripción en el registro público correspondiente, conjuntamente con cualquier modificación a dicha escritura pública de constitución y estatuto;

11.1.9 El capital suscrito sea al menos equivalente a US\$ 30'000,000 y cuando menos se haya pagado US\$ 15'000,000 del mismo; lo que deberá acreditarse con la constancia de inscripción de la Sociedad Concesionaria ante el Registro Público correspondiente, salvo que ello conste por escritura pública a que se refiere el numeral 11.1.8. El saldo del capital social suscrito pero no pagado deberá ser pagado dentro del primer año de Vigencia de la Concesión.

11.1.10 El Concedente haya recibido el poder inscrito y debidamente otorgado por el Concesionario a favor de su representante legal, autorizando a éste último a suscribir el presente Contrato en representación del Concesionario;

11.1.11 A la Fecha de Cierre, las operaciones y transacciones contempladas en el presente Contrato, cumplan con todas las Leyes Aplicables (incluyendo, sin limitación alguna, aquellas leyes de cada jurisdicción correspondiente

al lugar en que cada Inversionista Estratégico esté domiciliado o constituido) y no haya impedimento legal alguno para la suscripción, ejecución y cumplimiento del presente Contrato;

11.1.12 El Concesionario deberá haber transferido a la Dirección Ejecutiva FOPRI la suma de 'USS3'500,000.00 (Tres Millones Quinientos Mil Dólares) por los gastos del proceso para la entrega en concesión del Aeropuerto.

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

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

CLÁUSULA 12
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIONES

12.1 Ausencia de Responsabilidad del Concedente. El Concesionario reconoce y acuerda expresamente que, salvo en los casos de culpa inexcusable, dolo o mala fe, el Concedente no tendrá responsabilidad alguna frente al Concesionario, a los Inversionistas Estratégicos o cualquiera de sus cesionarios, agentes o acreedores, por cualquier pérdida, daño o demora de cualquier naturaleza, que resulte directa o indirectamente de cualquier acto, omisión, negligencia o incumplimiento que surja durante el curso de, en relación con, o como consecuencia del otorgamiento

de la Concesión. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A., o la entidad o entidades correspondientes del Estado Peruano, serán responsables de todas las obligaciones que se deriven de la operación del Aeropuerto hasta la Fecha de Cierre, no siéndolo ni el Concesionario ni el Operador Principal. Sin perjuicio de la generalidad de las estipulaciones que anteceden, por medio del presente las Partes acuerdan que:

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

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

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

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

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

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

12.4 Limites a la Responsabilidad del Concesionario. El Concesionario no es un sucesor o empleador sustituto del Concedente, ni de sus organismos, y por tanto no le corresponde ninguna responsabilidad por las operaciones y actividades en el Aeropuerto que hayan ocurrido con anterioridad a la Fecha de Cierre. El Concedente mantendrá al Concesionario y al Operador Principal indemne con relación a dichas operaciones y actividades ocurridas con anterioridad a la Fecha de Cierre, y a cualquier responsabilidad que de las mismas se derive.

CLÁUSULA 13 FUERZA MAYOR

13.1 Eventos de Fuerza Mayor. Para los fines del presente Contrato, el término "Evento de Fuerza Mayor" significará un evento, condición o circunstancia, incluyendo el caso fortuito, fuera del control razonable de la Parte que reclama la Fuerza Mayor, el cual, a pesar de todos los esfuerzos razonables de la Parte que

69

reclama la Fuerza Mayor para prevenirla o mitigar sus efectos, causa una demora relevante, o la interrupción en el cumplimiento de cualquier obligación establecida en el presente Contrato, incluyendo, sin limitación:

- 13.1.1 Cualquier acto de guerra (declarada o no), invasión, conflicto armado o acto de enemigo extranjero, bloqueo, embargo, revolución, disturbio, insurrección, conmoción civil o manifestaciones incluyendo las de ex-trabajadores del Aeropuerto, actos de terrorismo, y cualquier apropiación, ocupación o sitio de cualquier parte sustancial del Aeropuerto, como consecuencia de lo anterior;
- 13.1.2 Cualquier huelga o suspensión de trabajo que no ha sido motivada por un deseo de influenciar los términos de contratación entre el Concesionario y sus trabajadores, o que sea en respuesta al cambio de la Ley Aplicable o sea dirigida contra compañías o instalaciones de propiedad, o administración extranjera;
- 13.1.3 El hallazgo de cualquier ruina arqueológica o histórica que impida de forma sustancial la realización de las Mejoras, o que retrase su ejecución por un plazo superior a seis (6) meses, a pesar de que el Concesionario esté dispuesto a modificar sus planes a efecto de remover el impedimento o reducir dicho plazo.
- 13.1.4 Cualquier terremoto, inundación, tormenta, huracán, tornado, rayo, incendio, explosión, epidemia, plaga o evento similar;
- 13.1.5 Y en general, cualquier huelga o paro laboral, que impida realizar las operaciones y actividades dentro de las instalaciones del Aeropuerto.

13.2 Lev Aplicable. El Concesionario no podrá invocar la aprobación o efectos de una Ley Aplicable como un Evento de Fuerza Mayor en relación con el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario establecidas en el presente Contrato.

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

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

13.3.2 Permitir una prórroga apropiada de la Vigencia de la Concesión.

13.4 Ausencia de Responsabilidad. Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por causa de un Evento de Fuerza Mayor por un lapso superior a doce (12) meses y que impida a las aeronaves despegar y aterrizar con sus pasajeros y carga, así como abordar, bajar, cargar y descargar de las aeronaves en forma segura, dará derecho a cualquiera de las Partes a resolver el presente Contrato, declarándose caduca la Concesión mediante notificación por escrito a la otra Parte.

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

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

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

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

CLÁUSULA 14

CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

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

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

14.2.1 Entregar la posesión, uso y disfrute de los Bienes de la Concesión al Concedente, así como la información que fuere necesaria para que el Concedente pueda continuar proporcionando los servicios de manera ininterrumpida;

14.2.2 Asegurar que el Aeropuerto se encuentre en buenas condiciones de operación, salvo el desgaste por el uso normal y el transcurrir del tiempo, como se defina en las especificaciones técnicas respectivas, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA o el que lo sustituya hasta el final de la Vigencia de la Concesión.

14.3 Cooperación. El Concesionario deberá proporcionar su cooperación para la transferencia ordenada de la posesión del Aeropuerto y la entrega de la información relevante al Concedente o a la Persona que éste designe de tal forma que no haya interrupción alguna en la prestación de los Servicios Aeroportuarios.

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.

CLÁUSULA 15 CADUCIDAD DE LA CONCESION POR OTRAS CAUSALES

15.1 Causales de Caducidad de la Concesión. Son causales de caducidad de la Concesión las siguientes:

15.1.1 Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato por parte del Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.2;

15.1.2 Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario de acuerdo con la Cláusula 15.5;

15.1.3 Resolución opcional por el Concedente de acuerdo con la Cláusula 15.6;

15.1.4 Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce meses de acuerdo con la Cláusula 13.4;

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

15.1.6 Por acuerdo entre las Partes;

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

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

15.2.1. Incumplimiento de Contrato. El incumplimiento por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato deberá ser subsanado en el plazo máximo de sesenta (60) días calendario siguientes a la recepción por parte del Concesionario de la notificación que para tal efecto le remita OSITRAN o en el plazo que OSITRAN establezca en la notificación respectiva, con el fin de que la acción u omisión sea rectificada. De no efectuarse la subsanación en el plazo establecido en la respectiva notificación se iniciará el procedimiento administrativo sancionador a cargo de OSITRAN.

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

Los siguientes supuestos constituirán incumplimiento grave del Concesionario y se sujetarán a lo dispuesto en la cláusula 15.1, si dentro del plazo establecido por OSITRAN no son debidamente subsanados:

15.2.1.1. El incumplimiento del pago de la Retribución;

- 15.2.1.2 La falta de vigencia de cualquiera de las pólizas de seguro exigidas en el presente contrato;
- 15.2.1.3 El incumplimiento en la constitución o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, o de los lineamientos a que ésta debe sujetarse conforme a la Cláusula 10.1, que incluyen pero no se limitan a los montos y plazos indicados en dicha Cláusula.
- 15.2.1.4 La sustitución o la eliminación de un Inversionista Estratégico o del Operador Principal, o la cesión o intento de cesión de posición contractual del Concesionario, sin la debida aprobación previa del Concedente.
- 15.2.1.5 Incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.
- 15.2.1.6 La violación, por parte del Concesionario o de sus accionistas, de las disposiciones establecidas en el presente Contrato sobre cesión y transferencia de acciones del Concesionario;
- 15.2.1.7 La terminación, modificación o cesión del contrato de transferencia de tecnología, sin el consentimiento previo y por escrito del Concedente, mediante el cual quien posea la tecnología para efectos de la calificación del Operador Principal le transmita a éste la tecnología requerida para la operación del Aeropuerto, o si quien posea la tecnología no mantiene el personal propio para los puestos y con las condiciones establecidas en el presente Contrato, o si el Concesionario no presentare anualmente a OSITRAN certificación suficiente de que dicha tecnología ha sido efectivamente transferida al Operador Principal.

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

15.2.3 Embargo o Secuestro Gubernamental. La imposición de cualquier embargo o secuestro trabado por sentencia o resolución firme, por un monto igual o superior al 10% del monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento sobre todo o parte de los derechos del Concesionario, sobre los Bienes de la Concesión o los activos del Concesionario, a petición de cualquier Autoridad Gubernamental.

15.2.4 Sentencias y Embargos. Cualquier orden de pago, embargo o proceso similar que importe una resolución firme e inapelable y que involucre en el caso al Concesionario se refiera a: (1) un monto de US\$2'500,000 (Dos Millones Quinientos Mil Dólares); o (2) un monto conjunto que en cualquier momento exceda de US\$5'500,000 (cinco millones quinientos mil Dólares) (que en cualquier caso no esté cubierto adecuadamente por un seguro sobre el cual la compañía de seguros ha reconocido la cobertura), dictada en contra del Concesionario o de cualquiera de sus activos, y que permanezca en vigor por un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario, o al quinto (5) día calendario previo a la fecha de cualquier venta o remate;

15.2.5 Interdicto, Requerimiento. El Concesionario se encuentre sujeto a una orden judicial o administrativa que le impida realizar una parte sustancial

de su negocio y dicha orden continúe en vigor por más de treinta (30) días calendario;

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

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

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

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

15.4 Declaración de Caducidad de la Concesión por Parte del Concedente. Al ocurrir cualquier incumplimiento del Concesionario mencionado en las Cláusulas anteriores, y durante la continuación del mismo (observándose en su caso los

plazos de la Cláusula 15.2 en sus diversas secciones) el Concedente podrá dar por caduca la Concesión inmediatamente, y podrá tomar el control y la operación inmediata del Aeropuerto, así como cobrar la cantidad total de la Garantía de Fiel Cumplimiento, sin perjuicio de las demás acciones y derechos que le correspondan de acuerdo con el presente Contrato y las Leyes Aplicables.

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

(a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21 o (c) habiéndose culminado el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no entregue al Concesionario los inmuebles objeto del mismo, previa notificación hecha por el Concesionario al Concedente con treinta (30) días calendario de anticipación, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, para lo casos

b) y c) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

23.08.00

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

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

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

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libres definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.

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

El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.

15.7 Procedimiento de Ejecución. Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 15.5 y 15.6, se trataría de una cesión de posición contractual forzada y el Concedente:

15.7.1 Nombrará a una persona jurídica para que actúe como interventor, quien operará el Aeropuerto y cumplirá las obligaciones del Concesionario mientras se produce la sustitución de éste por el Nuevo Concesionario.

15.7.2 Se sustituirá al Concesionario por el Nuevo Concesionario mediante concurso público, convocado por el Concedente o quien éste designe, de acuerdo a lo siguiente:

15.7.2.1 Los postores para el concurso público al que se refiere esta Cláusula serán precalificados por el Concedente, o por quien éste designe.

15.7.2.2 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 del Concesionario conforme al presente Contrato.

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

15.7.3 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:

- 15.7.3.1 Las remuneraciones y demás derechos laborales de los trabajadores del Concesionario;
- 15.7.3.2 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 el Concesionario;
- 15.7.3.3 Los tributos, excepto aquellos que estén garantizados de conformidad con las Leyes Aplicables;
- 15.7.3.4 Cualquier multa u otra penalidad que no hubiere sido satisfecha por el Concesionario;
- 15.7.3.5 Cualquier otro pasivo del Concesionario a favor del Concedente;
- 15.7.3.6 Los gastos en que incurra el Concedente derivados de la convocatoria y ejecución del concurso público a que se refiere la presente cláusula;
- 15.7.3.7 Cualquier otro pasivo del Concesionario frente a terceros con relación a la Concesión;
- 15.7.3.8 Al Concesionario hasta el valor contable de los Bienes de la Concesión, determinado de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad, menos el importe pagado conforme a las secciones 15.7.3.1, 15.7.3.2, 15.7.3.3, 15.7.3.4, 15.7.3.5, 15.7.3.6 y 15.7.3.7 anteriores,
- 15.7.3.9 El saldo, una vez cubiertos los pagos a que se refieren los literales anteriores, corresponderá al Estado.

15.7.4 Los pagos que subsecuentemente efectúe el Nuevo Concesionario al 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.

15.7.5 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 Aeropuerto, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas para la operación total o parcial del Aeropuerto por un plazo no superior a un Año Calendario, hasta la suscripción de un nuevo Contrato de Concesión.

De no existir adjudicatario en la subasta en un plazo de seis (6) meses contados desde la fecha de la resolución firme del Concedente declarando la Caducidad de la Concesión, el Concedente pagará el Valor Contable de los Bienes de la Concesión utilizando la misma prelación utilizada en el numeral 15.7.3 de la presente Cláusula.

15.8 Consecuencia de la Caducidad.

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

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

15.8.2 El Concesionario y el Operador Principal tendrán el derecho a retener, y no transmitir al Estado o al Nuevo Concesionario, los nombres



Handwritten initials or signatures in the bottom right corner of the page.

comerciales y marcas que identifiquen al Operador Principal en sus operaciones fuera del Perú.

CLÁUSULA 16
CESIÓN.

16.1 Inversionistas Estratégicos. Salvo el previo consentimiento por escrito del Concedente:

16.1.1 Ningún Inversionista Estratégico podrá ceder, gravar o disponer de todo o parte de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario. No obstante lo anterior los Inversionistas Estratégicos podrán ceder, gravar o disponer parcialmente de sus acciones o participaciones sociales en el Concesionario entre sí mismos, siempre y cuando el Operador Principal mantenga la participación mínima en el Concesionario, de acuerdo al presente Contrato.

16.1.2 Las empresas de transporte aéreo, actuando en forma conjunta o individual, no podrán adquirir más del 10% del capital, o del control del Concesionario o del Operador por cualquier título, ya sea de forma directa o indirecta.

16.2 Cesión del Concesionario. Salvo con el previo consentimiento por escrito del Concedente, el Concesionario no podrá transferir o ceder sus derechos derivados del presente Contrato ni permitir la constitución a favor de terceros de ningún gravamen o carga sobre el presente Contrato, sus derechos, obligaciones o activos, salvo lo permitido por la Cláusula 21 del presente Contrato.

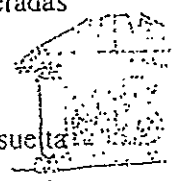
CLÁUSULA 17
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

17.1 Negociación. Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento e cualquier otro aspecto

relacionado a la existencia, validez o nulidad del presente Contrato, será negociado directamente entre éstos o en forma asistida por OSITRAN dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario contado a partir de la notificación de la controversia hecha por escrito de una Parte a la otra o de la primera notificación de las Partes en caso de conciliación.

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

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



Handwritten signature or initials in the bottom right corner of the page.

requisitos aplicables al Perito designado por las Partes y quien deberá resolver la controversia de conformidad con lo establecido en la presente Cláusula.

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

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

17.4 Controversias No Técnicas de Mayor Valor. Las Controversias No Técnicas en las que (a) el monto involucrado sea superior a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles; o (b) que no puedan ser cuantificadas o apreciables en dinero; o (c) aquellas en las que las Partes no estuvieran de acuerdo sobre la cuantía de la materia controvertida, serán resueltas mediante arbitraje internacional de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con las Reglas de Conciliación y Arbitraje del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el "CIADI") establecidas en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, aprobado en París el 14 de Julio de 1965.

Resolución Legislativa No. 26210, a cuyas normas las Partes se someten incondicionalmente.

Para efectos de tramitar los procedimientos de arbitraje internacional de derecho, de conformidad con las reglas de arbitraje del CIADI, el Concedente en representación del Estado Peruano declara que al Concesionario se le considere como "nacional de otro Estado Contratante" por estar sometido a control extranjero según lo establece el literal b) del numeral 2 del artículo 25 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados, y el Concesionario acepta que se le considere como tal, para este efecto..

El arbitraje tendrá lugar en la Ciudad de Washington, D.C., o en la Ciudad de Lima, a elección del Concesionario, y será conducido en idioma castellano, debiendo emitirse el laudo arbitral correspondiente dentro de los sesenta (60) Días Útiles siguientes a la fecha de instalación del tribunal arbitral. El tribunal arbitral estará integrado por tres (3) miembros. Cada Parte designará un árbitro, y el tercer árbitro será designado por acuerdo de los dos árbitros previamente designados por las Partes, quien a su vez se desempeñará como presidente del tribunal arbitral. Si los dos (2) árbitros no llegasen a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro dentro de los diez (10) Días Útiles siguientes a la fecha del nombramiento del segundo árbitro, dicho árbitro será designado por el CIADI a pedido de cualquiera de las Partes. Si una de las Partes no designase el árbitro que le corresponde dentro de un plazo de diez (10) Días Útiles contados a partir de la fecha de recepción del respectivo pedido de nombramiento, se considerará que ha renunciado a su derecho y el árbitro será designado por el CIADI a pedido de la otra Parte.

17.5 Controversias No-Técnicas de Menor Valor. Las Controversias No-Técnicas en las que el monto involucrado sea igual o menor a Cinco Millones de Dólares (US\$5'000,000) o su equivalente en Nuevos Soles, serán resueltas mediante arbitraje de derecho a través de un procedimiento tramitado de conformidad con

los Reglamentos de Conciliación y Arbitraje del Centro de Arbitraje Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas las partes se someten incondicionalmente, siendo de aplicación supletoria la Ley No. 26752, Ley General de Arbitraje.

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

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

17.6 Continuación de las Obligaciones. Durante el desarrollo del arbitraje las Partes continuarán con la ejecución de sus obligaciones contractuales, en la medida en que sea posible, inclusive con aquéllas materia del arbitraje. Si la materia del arbitraje fuera el cumplimiento de las obligaciones garantizadas con la Garantía de Fiel Cumplimiento; si fuera aplicable, quedará en suspenso el plazo respectivo

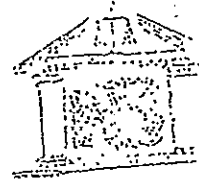
y tal garantía no podrá ser ejecutada y deberá ser mantenida vigente durante el procedimiento arbitral.

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

CLÁUSULA 18 MEDIO AMBIENTE

18.1 Auditoría Ambiental y Estudio del Impacto Ambiental:

En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el Concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por OSITRAN a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al Aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los



tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las Partes así como el costo estimado de las mismas.

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

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

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

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

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

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

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

Si una de las Partes no ejecute las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá

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

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

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

Si una de las Partes no ejecuta las actividades de limpieza y mantenimiento a su cargo, en la oportunidad que establece el cronograma presentado, deberá

23.08.00

73

indemnizar a la otra Parte por los daños originados por dicho retraso, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar.

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

18.2 Contaminación:

El Concesionario:

18.2.1 Asegurará que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen en el Aeropuerto, sean efectuadas de forma tal que se minimice cualquier contaminación que se pudiera ocasionar al Medio Ambiente o cualquier daño para el hombre o cualquier otro organismo, a causa de dichas sustancias;

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

18.2.2.1 cualquier emanación generada durante la operación y/o mantenimiento del Aeropuerto, de los Bienes de la Concesión, de cualquier Servicio Aeroportuario o de cualquier otro origen no descargará al Medio Ambiente ninguna sustancia en cantidades que produzcan contaminación y/o daños para el hombre o cualquier otro organismo; y

294

18.2.2.2 dichas emanaciones y sustancias resulten inocuas para el Medio Ambiente y/o para el hombre o cualquier otro organismo.

18.2.3 Cumplirá, y realizará todos los esfuerzos que sean razonables para asegurar el cumplimiento por parte de cualquier Persona que utilice el Aeropuerto y sus instalaciones de todas las Leyes Aplicables relacionadas con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y disposición de cualquier sustancia o emanación a las que hace referencia la Cláusula 18.2.2, incisos, o aspectos ambientales en general, en la medida en que dichas Leyes Aplicables se apliquen al Aeropuerto o a su operación;

18.2.4 Sin limitaciones, empleará las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y el hombre o cualquier otro organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento y administración del Aeropuerto.

18.3 Protección del Patrimonio Cultural y Arqueológico. Sin perjuicio de sus demás obligaciones establecidas en el presente Contrato y en las Leyes Aplicables, el Concesionario deberá realizar las Mejoras, prestar los Servicios Aeroportuarios y cumplir con todas sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato, observando las Leyes Aplicables que protejan el patrimonio cultural, arqueológico y el Medio Ambiente del Perú.

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

23.08.00

75

CLÁUSULA 19
AUDITORIAS

- 19.1 Mantenimiento de Cuentas. La contabilidad del Aeropuerto será llevada por el Concesionario de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.2 Inspección de Cuentas. Las cuentas, sus respectivos comprobantes y documentos relacionados, que puedan razonablemente ser requeridos para propósitos de inspección de los asuntos financieros del Aeropuerto, se mantendrán a disposición de OSITRAN, la que podrá tomar las acciones que juzgue pertinentes dentro de un plazo de cuatro (4) años contados a partir de la fecha de entrega de cualquier estado financiero auditado, enviado al Concedente de acuerdo con los Procedimientos de Contabilidad.
- 19.3 Inspección de Calidad. La inspección y evaluación de la calidad de la operación y servicios del Aeropuerto, incluyendo el mantenimiento de los Estándares Básicos y Requisitos Técnicos Mínimos, corresponderá a OSITRAN, quien podrá acceder libremente a las instalaciones y equipos del Concesionario y/o Operadores, a fin de realizar las inspecciones que considere pertinentes.

CLÁUSULA 20
SEGUROS

- 20.1 Seguro de Responsabilidad de Trabajadores y Empleadores. El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes y reglamentos sobre responsabilidad y seguros de trabajadores y empleadores del Perú.
- 20.2 Seguro de Responsabilidad y de Propiedad. Durante la vigencia del presente Contrato, el Concesionario tomará y mantendrá en vigor los siguientes seguros, y obtendrá los endosos necesarios para que el Concedente o quien éste designe, sea considerado como el beneficiario en las respectivas pólizas contratadas con aseguradoras aprobadas por OSITRAN a fin de que destine, en su caso, el producto de la indemnización del seguro al Aeropuerto.

20.2.1 Un seguro que cubra el costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. La contratación de las pólizas pertinentes deberá adecuarse a la naturaleza de cada bien. Las coberturas serán cuando menos las siguientes: daños parciales o totales por agua, terremoto, incendio, explosión, guerra, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, robo, hurto y apropiación ilícita.

20.2.2 Una póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a Personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que puedan sufrir bienes o personas. La cobertura deberá incluir una cláusula de responsabilidad civil por medio de la cual se garantice una indemnización por cada una de las Partes de acuerdo con la definición de "asegurado", como si se hubiere emitido una póliza separada para cada uno de ellos. Como límite mínimo asegurado se establece la suma de Diez Millones de Dólares (US\$10'000,000) por cada siniestro o evento cubierto por las pólizas pertinentes.

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

Comunicaciones. Las pólizas contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato deberán contener una estipulación que obligue a la respectiva

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

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

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

20.6 Cumplimiento de Pólizas. El Concesionario queda obligado frente al Concedente a cumplir con los términos y condiciones de todas las pólizas de seguro contratadas de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. En caso de siniestro, el Concesionario deberá reportarlo sin dilación alguna a la compañía aseguradora y al mismo tiempo notificar del mismo al Concedente. Si la cobertura del seguro se cancela por falta de notificación oportuna de un siniestro, la

responsabilidad en que se incurra será por cuenta del Concesionario y a favor del Concedente, respecto al equivalente del monto que hubiera debido pagar la compañía aseguradora en caso se hubiera notificado oportunamente del siniestro.

20.7 Informe de Cobertura. Antes del 30 de enero de cada año y durante la Vigencia de la Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN:

20.7.1 Una lista de las pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el Concesionario durante el año en cuestión, indicando al menos la cobertura, la compañía aseguradora y las reclamaciones hechas durante el año anterior; y

20.7.2 Un certificado emitido por el representante autorizado de la compañía aseguradora indicando que el Concesionario ha cumplido durante el año anterior con los términos de la presente Cláusula.

20.8 Eventos No Cubiertos. En caso de siniestro no cubierto por las mencionadas pólizas de seguro, el Concesionario será el único responsable frente al Concedente por cualquier posible daño que fuere causado.

20.9 Responsabilidad de Acuerdo con la Ley Aplicable. Con independencia de lo establecido en la presente Cláusula y las obligaciones en ella establecidas, el Concesionario deberá pagar la totalidad de las sumas debidas a cualquier Persona de acuerdo con las Leyes Aplicables. A este efecto el Concesionario podrá aplicar los montos que reciba, en caso de siniestro, de los seguros antes mencionados, y de cualquier seguro adicional que haya contratado.

CLÁUSULA 21
ACREEDORES PERMITIDOS Y GARANTIAS

21.1 Garantias Permitidas. Con el propósito de financiar el diseño, construcción, mejora, operación, conservación y mantenimiento del Aeropuerto, el Concesionario, durante la Vigencia de la Concesión, podrá: (a) establecer una garantía fiduciaria en favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el

Endudamiento Garantizado Permitido sobre los Bienes de la Concesión; o (b) establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión; o (c) con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión. El Concesionario por el presente acepta y reconoce que tales garantías no le relevarán de sus obligaciones. El Concesionario podrá obtener crédito de acreedores no incluidos dentro de la definición de Acreedores Permitidos, siempre y cuando dicho crédito no se encuentre garantizado de forma alguna con los Bienes de la Concesión y derechos derivados de la Concesión. El Concedente por el presente acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni cualquier Persona que actúe en representación de ellos será responsable del cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario.

21.2 Ejecución de Garantías. Los Acreedores Permitidos tendrán la facultad de ejecución de garantías de requerir al Concedente la sustitución del Concesionario en el caso de un Evento de Incumplimiento mediante el procedimiento establecido en la Cláusula 15.7.2.

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

21.3 Sustitución de Garantías. El Concesionario, con la previa autorización del Concedente podrá, durante la Vigencia de la Concesión, optar por constituir Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre sus ingresos o sustituirlas entre estableciéndose sin embargo, que el Endeudamiento Garantizado Permitido simultáneamente sólo podrá estar garantizado por el Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre ingresos del Concesionario, no pudiendo por tanto subsistir concurrentemente más de una de dichas garantías.

21.4 Sustitución del Concesionario, Operador Principal y Fiduciario. Los Acreedores Permitidos, conjunta o individualmente, podrán solicitar al Concedente

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

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

CLÁUSULA 22 RIESGOS DE LA CONCESION

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

CLÁUSULA 23
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS

23.1 Libre Acceso a Empleados. El Concesionario y cada Operador tendrán libertad para contratar a todos sus funcionarios y empleados para el Aeropuerto y para el desarrollo de cualquier Contrato de Operación. En el caso que el Concesionario o cualquier Operador desee contratar a cualquier empleado del Concedente, éste último será responsable por el pago de cualquier obligación o beneficio laboral que corresponda a dicho empleado a la Fecha de Cierre. El Concesionario y el Operador serán responsables solidariamente por cualquier obligación de carácter laboral derivada de la posición del Operador como empleador, así como por cualquier otra obligación proveniente de la aplicación de leyes de seguridad social, pensiones u otras disposiciones que le resulten aplicables.

23.2 Personal. El Concesionario y cada Operador se asegurarán que tengan suficiente personal disponible para cumplir sus obligaciones de acuerdo con el presente Contrato. Dicho personal deberá estar debidamente calificado de acuerdo con la Ley Aplicable.

CLÁUSULA 24
MISCELÁNEA

24.1 Confidencialidad. El Concesionario se obliga a que ni él, ni los Operadores, ni los Inversionistas Estratégicos, podrán proporcionar información confidencial o reservada referida al Concedente, a OSITRAN o al Aeropuerto, a la cual tengan acceso o conocimiento en virtud de su condición de participantes en el proceso de otorgamiento de la Concesión, la suscripción del presente Contrato, o la propia operación del Aeropuerto y los Servicios Aeroportuarios. Este compromiso de confidencialidad se extiende a todo el personal a su servicio e incluye a todos los mandatarios, representantes, agentes, asesores y funcionarios del Concesionario, los Operadores y los Inversionistas Estratégicos, quienes deberán adoptar todas las medidas que sean necesarias a fin de que dichas Personas cumplan con las normas de confidencialidad y reserva establecidas en el presente inciso.

Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos, no divulgarán a terceras personas la información confidencial o reservada a la que se refiere la presente Cláusula, salvo que, en cada caso, cuenten con la debida autorización por escrito de OSITRAN. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá permitir el acceso a la información que le sea requerida de acuerdo con la Ley Aplicable por cualquier autoridad del mercado de valores en el cual se encuentren registradas acciones de cualquier Inversionista Estratégico, o cuando exista una orden judicial o administrativa que así lo disponga, o cuando dicha información sea requerida por los auditores o asesores del Concesionario, quienes a su vez estarán legalmente obligados a guardar reserva sobre la información que les sea proporcionada.

24.2 Terceros. El Concesionario, los Operadores, así como los Inversionistas Estratégicos no podrán proporcionar a terceras personas, distintas del Concedente y OSITRAN, información confidencial o reservada referida a los Servicios Aeroportuarios, ni permitir que dichas personas examinen registros de operaciones o programas, directa o indirectamente relacionados con dichos servicios. Esta obligación de confidencialidad se extenderá por un plazo de diez (10) años contados a partir de la fecha en que la Vigencia de la Concesión caduque, salvo que la mencionada información llegue a ser de conocimiento público por razones que no provengan del incumplimiento del presente Contrato.

24.3 Supervisión de Obras: A efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la cláusula 5.10 del presente Contrato, la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917.

Para la supervisión de la ejecución de las Mejoras a cargo del Concesionario, OSITRAN contará con el apoyo de una entidad privada especializada de reconocido prestigio, seleccionada por OSITRAN mediante licitación pública internacional. La entidad seleccionada deberá informar periódica y regularmente del avance de las obras a OSITRAN, en la forma que le sea requerida la información, así como al Concesionario. El Concesionario pagará a la entidad

especializada temporalmente al ser requerido, los gastos y honorarios que OSITRAN incurra para la supervisión de la ejecución de las Mejoras. En todo caso, el costo de la supervisión, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios, a ser asumido por el Concesionario podrá ser aprobado por OSITRAN hasta por el cinco por ciento (5%) de la inversión necesaria para la construcción de las Mejoras, incluido el impuesto que se aplica al valor agregado en la transferencia de bienes o prestación de servicios hasta por el porcentaje menor de dicha inversión que la entidad privada especializada haya ofrecido en la licitación pública internacional.

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

24.5 Notificación Toda notificación y/o comunicación a ser entregada a cualquiera de las Partes a OSITRAN de acuerdo con el presente Contrato se considerará como válida desde la fecha siempre que esté redactada en idioma castellano y sea entregada en los siguientes domicilios:

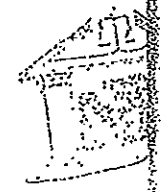
a. Para el Concesionario:

Avenida Bolívar No. 800
 Centro de Lima

b. Para OSITRAN:

Avenida Bolívar No. 144, Piso 19
 Torre Centro Cívico y Comercial de Lima
 Centro de Lima

c. Para el Tesorero:



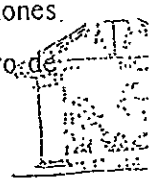
Cualquiera de las Partes y OSITRAN podrá cambiar su domicilio, notificándolo a la otra Parte por escrito con una antelación de por lo menos diez (10) días calendario previos a la fecha efectiva de tal cambio.

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

24.7 Modificaciones.

Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud contando con la opinión técnica de OSITRAN. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el Artículo 33 del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.



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

- (i) Que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido con relación a la naturaleza de la garantía que se otorgue al Acreedor Permitido, dentro de lo previsto en la Cláusula 21.1; y;

[Handwritten mark]

23.08.00

[Handwritten signature]
85

[Handwritten mark]

(ii) Para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la Vigencia de la Concesión o sus prórrogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre.

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

24.8 Totalidad del Contrato. El presente Contrato conjuntamente con sus Anexos, incorpora completa y totalmente el acuerdo al que han llegado las Partes en relación con la Concesión y sustituye todo acuerdo, convenio, arreglo o contrato previo, verbal o escrito, a que hubieran llegado las Partes con respecto a la Concesión.

24.9 Propiedad Intelectual. En caso los Bienes de la Concesión reviertan al Concedente o a quien éste designe de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato, el Concesionario deberá:

24.9.1 Otorgar al Concedente, o a quien éste designe, una licencia libre de cánones, de carácter perpetuo, transferible y no exclusiva (incluyendo el derecho de otorgar sublicencias) en relación con la operación y mantenimiento del Aeropuerto, y para usar todos los derechos de propiedad intelectual en conexión con la Concesión que pudieran haber recaído en el Concesionario y en el Operador Principal; y

24.9.2 Respecto de cualquier derecho sobre propiedad intelectual que ostente cualquier tercera persona y sobre la cual el Concesionario posea licencia de uso, ceder al Concedente, o a quien éste designe, sus derechos sobre

dicha licencia, debiendo en caso contrario obtener el consentimiento de tal tercera persona.

24.10 Pago Indebido. El Concesionario declara que ninguno de sus accionistas, socios o Filiales, ni él mismo, ni cualquiera de sus respectivos directores, funcionarios, empleados, asesores, representantes legales o agentes ha pagado, recibido, ofrecido, ni intentado pagar o recibir u ofrecer, ni intenta pagar o recibir u ofrecer en el futuro ningún pago o comisión ilegal en relación con la Concesión, el presente Contrato y la licitación pública especial internacional.

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

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



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

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

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

f

23.08.00

87

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

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

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

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

CLÁUSULA 25

ESTABILIDAD JURIDICA

25. Disposiciones de Estabilidad Jurídica. En la Fecha de Cierre, el Concedente deberá entregar los convenios de estabilidad jurídica a que se refieren los Decretos Legislativos No. 662, 757, el TÚO y su Reglamento, correspondientes al Concesionario, debidamente suscritos por la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras (CONITE) y el Ministerio de Transportes,

Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC). Para estos efectos, dichos contratos seguirán los modelos usualmente utilizados en el Perú.

Esta última obligación no será aplicable:

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

CLAUSULA 26
EQUILIBRIO ECONÓMICO

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

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

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

los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos y/o gastos anuales del Concesionario se incrementaran en un 15% o más con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales del Concesionario y del incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión) dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la

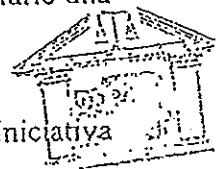
23.08.00

Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

26.3 Procedimiento de Modificación: Recibida las solicitudes de modificación, OSITRAN correrá traslado de la misma al Concedente, así como la correspondiente sustentación técnica presentada por el Concesionario, dentro de los siguientes tres (3) días calendario de su recepción. Recibida la opinión técnica de OSITRAN, el Concedente se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) Días Útiles, debiendo informar expresamente si rechaza la propuesta por considerar que no existe ruptura del equilibrio económico financiero en los términos establecidos en la presente Cláusula o si está en desacuerdo con la medida propuesta por el Concesionario para restablecer dicho equilibrio.

26.4 La discrepancia sobre si existe ruptura del equilibrio económico financiero será resuelta de conformidad con los mecanismos de solución de controversias regulados en la Cláusula 17 del presente Contrato, salvo el caso que las soluciones y procedimientos propuestos por el Concesionario se refieran a la modificación del régimen tarifario vigente, caso en el cual la solicitud del Concesionario será resuelta por el OSITRAN, conforme al procedimiento que se establecerá por resolución de su Consejo Directivo, por ser la regulación del sistema tarifario una función legal de dicho organismo.

26.5 Al final del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN. El Concesionario deberá proporcionar toda la información relativa a sus ingresos que OSITRAN pueda requerir para los efectos de lo estipulado en la presente Cláusula.



Handwritten signatures and scribbles at the bottom right of the page.

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

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

En fe de lo cual, el presente Contrato es debidamente suscrito en cinco (5) ejemplares de idéntico tenor, por el Consorcio integrado por Flyshafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises International, Ltd., Carapi S.A.

en la ciudad de Lima, a los 26 días del mes de octubre del año 2000.

Nombre del Representante Legal del Consorcio: Gustavo Morales Valentín

Firma [Handwritten Signature]

Y por EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION, actuando en representación del Concedente, en la ciudad de Lima, los estora días del mes de febrero del año 2000.

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

Firma [Handwritten Signature]



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

23.08.00

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

812 111

CLAUSULA ADICIONAL

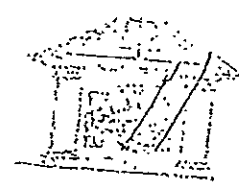
Interviene en el presente Contrato Lima Airport Partners S.R.L.
 Sociedad Concesionaria, con RUC 20501577252 domiciliado en AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE CHAVEZ (C.D.F. CENTRAL) - AV. SIMON BOLIVAR 511, CALLAO, que es una sociedad constituida en el Perú bajo las leyes peruanas, la misma que se encuentra debidamente inscrita en LA PARTIDA ELECTRONICA NO 11250416 y que procede debidamente representada por su REPRESENTANTE LEGAL, Sr. Guillermo E. Morales Valentin, identificado con 08770493 (D.N.I.), según poder que corre inscrito en LA PARTIDA ELECTRONICA NO 11250416, para asumir irrevocable e incondicionalmente los derechos y obligaciones del Concesionario a que se refiere este Contrato.



Carlos Rodríguez Benavente
 Abogado

Suscrito en la ciudad de Lima, el cinco de Febrero del año 2008, en cinco ejemplares idénticos, en señal de plena y absoluta conformidad con el Contrato.

GUILLERMO MORALES VALENTIN



Será suscrita en la Fecha de Cierre.

23.08.00

93

ANEXO 4
SEGURIDAD INTEGRAL

El presente Anexo indica los lineamientos y requerimientos de operación que el Concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral.

La seguridad integral consiste en los siguientes aspectos:

I. Seguridad de la Aviación (AVSEC).

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria (AVSEC), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 17 denominado SEGURIDAD, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI (Documento 8973/4), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a la seguridad de los Aeropuertos y servicios de seguridad privado, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las Autoridades Policiales, Fuerzas Armadas, CORPAC. S.A. y otras entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con la seguridad de los Aeropuertos, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento y deberá ser reemplazado o actualizado en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.

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

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de salvamento y extinción de incendios (SEI), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la OACI en su Anexo 14 denominado Aeródromos, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Servicios Aeroportuarios parte I, Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Documento 9173-AN/398), sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Asimismo deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada a los servicios de salvamento y extinción de incendios en los Aeropuertos así como a los sistemas de Defensa Civil; debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las autoridades y entidades gubernamentales y representantes de países extranjeros que tengan relación con los sistemas de emergencia y Defensa Civil, debiendo otorgar las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en los casos en que sea necesario.

El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de salvamento y extinción de incendios, tanto en la parte aeronáutica como en la parte pública con el fin de mantener los niveles de protección correspondientes a la categoría del Aeropuerto, debiéndose considerar ésta como categoría 9 en la actualidad, durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión.

En el caso que la demanda origine el incremento en el número de operaciones de aeronaves de categoría 10 o superiores a ésta, el Concesionario deberá actualizar los niveles de protección correspondientes a la futura nueva categoría del Aeropuerto, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Documento 9173-AN/398) así como sus futuras actualizaciones y enmiendas.

Los vehículos contra incendio que se requieran para mantener el nivel de protección del Aeropuerto deberán ser adquiridos por el Concesionario en un plazo máximo de dieciocho (18) meses luego de iniciadas sus operaciones.

Mientras tanto, CORPAC S.A. entregará al Concesionario el Aprovechamiento Económico de los tres (3) vehículos actualmente en uso y que se incluyen en el Apéndice I.

Vencido este plazo, el Concesionario devolverá a CORPAC S.A. los tres (3) vehículos y equipos cuyo Aprovechamiento Económico le fue entregado. El Concesionario se compromete a devolverlos en estado operativo, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (Doc. 9173-AN/898).

Para el caso de la vida útil de los vehículos auto-extintores se deberán considerar los parámetros establecidos por la OACI en el Manual de Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, debiendo dar cumplimiento a toda actualización y/o enmienda del mismo.

3. Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de salvamento y extinción de incendios (SEI), el Concesionario deberá considerar como base las normas y métodos recomendados por la OACI en su Anexo 18 denominado Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el documento 9284 (Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea).

Asimismo, deberá observar el cumplimiento de la legislación nacional vigente relacionada con el transporte y manipuleo de mercancías peligrosas, debiendo mantener adecuadas relaciones de trabajo con las autoridades y entidades gubernamentales que tengan relación a la regulación y supervisión transporte y manipuleo de mercancías peligrosas.

ANEXO 4
APENDICE I
VEHICULOS CONTRA INCENDIO CUYO APROVECHAMIENTO ECONOMICO
ES ENTREGADO AL CONCESIONARIO

| DESCRIPCION | MARCA | MODELO | PLACA |
|--------------------------|------------------|---------------|------------|
| Vehículo contra incendio | EMERGENCY ONE | TITAN 4 X 4 | R-4 122146 |
| Vehículo contra incendio | EMERGENCY ONE | TITAN 4* X 4 | R-4 122145 |
| Vehículo contra incendio | CHUBBFIRE | PROTECTOR 6X6 | S/P |



Anexo 1 - E

LEY N° 28404
(Publicado el 30-11-2004)

(Reglamentada por D.S. 7-2006-MTC, ver texto publicado el 29-01-2006)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- De la autoridad competente

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad aeronáutica civil. La autoridad aeronáutica civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la autoridad de seguridad competente, estando facultado para regular todo lo relacionado a la seguridad de la aviación, y es responsable de la elaboración; puesta en ejecución, vigilancia y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en armonía con los convenios internacionales de aviación civil y la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. De acuerdo a estas facultades puede emitir directivas y regulaciones necesarias para normar la seguridad de la aviación civil en el Perú.

Artículo 2°.- Del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil precisa las responsabilidades y tareas conducentes a garantizar la seguridad de la aviación civil, es de obligatorio cumplimiento para los organismos e instituciones públicas y privadas que participan en la actividad aeronáutica civil de manera directa o indirecta.

Se considera, además, un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil será aprobado por resolución ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°.- Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Créase el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, conformado por representantes del Estado y de la industria aeronáutica, actuando estos últimos como consultores ad honórem, cuando se requiera.

Su composición, funciones y responsabilidades están contempladas en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

Artículo 4°.- De los organismos del Estado

Los organismos del Estado involucrados están obligados a cumplir con lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Las entidades del Estado y sus dependencias que por su jurisdicción tienen responsabilidad en la seguridad de la aviación son las siguientes:

- a) Presidencia del Consejo de Ministros;
- b) Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- c) Ministerio de Defensa;
- d) Ministerio de Relaciones Exteriores;

- e) Ministerio de Economía y Finanzas;
- f) Ministerio de Salud;
- g) Ministerio del Interior;
- h) Ministerio Público; e,
- i) Cualquier otro organismo que se encuentre vinculado con la seguridad de la aviación.

Artículo 5°.- De la seguridad aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

5.1 Los Aeródromos son considerados como instalaciones estratégicas dentro del Sistema de Defensa Nacional.

5.2 El Estado peruano delega a los Operadores de Aeródromos la función de seguridad en sus respectivos Aeródromos, la misma que podrá ser recuperada por el Estado a través de sus instituciones militares o policiales por decreto supremo, en caso de que se vea afectada la seguridad nacional.

5.3 El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Artículo 6°.- Del Financiamiento del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil

6.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, considerará dentro de su presupuesto los recursos económicos que le permitan establecer y mantener un Sistema de Seguridad de la Aviación Civil.

6.2 El Ministerio de Economía y Finanzas provee la asignación de los recursos económicos que permita que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y CORPAC, cumpla con las obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil que tiene el Estado peruano.

6.3 Los Operadores de Aeródromos y aeropuertos asignarán un porcentaje de su presupuesto anual, orientado a implementar, operar y mantener un sistema de seguridad aeroportuaria con personal y equipos necesarios para la inspección de los pasajeros con su equipaje de mano, así como de cualquier persona que ingrese a las zonas de seguridad restringida y la protección general del aeródromo o aeropuerto.

6.4 Los Explotadores Aéreos asignarán un porcentaje de su presupuesto anual orientado a implementar, operar y mantener un sistema de seguridad con personal y equipos necesarios para la inspección de los equipajes no acompañado (facturado), carga, correo y sus aeronaves.

Artículo 7°.- De la aplicación de los convenios Internacionales en materia de seguridad de la aviación civil

7.1 Las entidades del Estado involucradas dictarán las normas y disposiciones complementarias que permitan la correcta aplicación de los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil firmados y ratificados por el Perú.

7.2 Los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil firmados y ratificados por el Perú serán de aplicación para el transporte aéreo nacional.

CAPÍTULO II OTORGAMIENTO DE FACULTADES

Artículo 8°.- Del Ministerio del Interior

8.1 El personal de la Policía Nacional del Perú está facultado a detener a cualquier persona que sea entregada por el comandante de la aeronave o por los oficiales de seguridad aeroportuaria, cuando estas personas hayan sido retenidas cometiendo o intentando cometer en forma flagrante algún acto de interferencia ilícita u otro que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil.

8.2 La entidad especializada del Ministerio del Interior podrá detener dentro de un aeropuerto a cualquier pasajero nacional o extranjero después del control migratorio de salida hasta la puerta de la aeronave y desde la puerta de la aeronave hasta el control migratorio de llegada, en atención a una orden judicial o cuando cometa o se sospeche que cometió un acto de interferencia ilícita.

**CAPÍTULO III
RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

Artículo 9°.- De los Explotadores Aéreos

9.1 Los Explotadores Aéreos nacionales o extranjeros están obligados a cumplir con lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en las normas que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil para tal fin.

9.2 Son responsables de la aceptación e inspección del equipaje no acompañado (facturado), de la carga y correo, que será transportado en sus aeronaves.

El explotador aéreo debe custodiar la carga durante la ejecución del contrato de transporte aéreo, el mismo que se extiende desde la aceptación de la carga en origen, hasta su entrega al destinatario en el terminal de carga del explotador aéreo o el designado por éste. El explotador puede contratar operadores de servicios especializados aeroportuarios para realizar determinadas labores con ocasión del transporte aéreo, pero mantiene la responsabilidad derivada de la obligación de custodia. Sólo pueden intervenir en el proceso logístico propio del contrato de transporte de carga, las personas y operadores de servicios especializados aeroportuarios autorizados por el explotador aéreo responsable.

9.3 El explotador aéreo sólo puede contratar operadores de servicios especializados aeroportuarios que cuenten con la certificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a las regulaciones aeronáuticas peruanas.

Artículo 10°.- De los Operadores de Aeródromos públicos y privados

10.1 Los Operadores de Aeródromos públicos o privados están obligados a cumplir con lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil y lo establecido en su Programa de Seguridad de Aeródromo o Aeropuerto aprobado.

10.2 Son responsables de la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano.

10.3 La seguridad de los Aeródromos y aeropuertos de la República es delegada a los Operadores del Aeródromo o aeropuerto, en tanto éstos son los Operadores de los mismos.

Artículo 11°.- De los pasajeros

11.1 Todo pasajero que pretenda transportarse por vía aérea permitirá ser registrado junto con su equipaje cuando lo requiera el personal de seguridad del aeródromo o explotador aéreo en los puestos de control. En caso contrario se le impedirá el acceso a los terminales de pasajeros y a la aeronave.

11.2 El comandante tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que atente contra la seguridad.

11.3 Los pasajeros considerados perturbadores o insubordinados podrán ser impedidos de realizar vuelos por vía aérea. Para tal fin, los Explotadores deberán informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil dichos sucesos y ésta llevará un control de los mismos.

11.4 La prohibición del transporte aéreo de pasajeros perturbadores o insubordinados podrá ser decidido por el explotador aéreo o la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**CAPÍTULO IV
DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**

Artículo 12°.- De las competencias

12.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la autoridad competente encargada de regular, normar y vigilar todo lo relacionado al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

12.2 El Instituto Peruano de Energía Nuclear, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil, es el encargado de regular lo relacionado al transporte de materiales radiactivos por vía aérea.

Artículo 13°.- Del transporte de mercancías peligrosas

13.1 Toda persona natural a jurídica que entrega cualquier mercancía o carga, considerada como mercancía peligrosa, para ser transportada por vía aérea, es responsable de informar, identificar, clasificar, embalar, marcar, etiquetar y documentar el embarque de la mercadería, de acuerdo a lo normado en las regulaciones aeronáuticas del Perú. No podrá alegar desconocimiento en caso de que se detecte u ocurra un incidente o accidente como consecuencia de la manipulación, almacenaje y transporte, por parte de personal no capacitado para dicho fin.

13.2 Toda persona natural o jurídica que entrega mercancías como equipaje o carga, considerada como mercancía peligrosa, en forma oculta o en exceso, para ser transportada por vía aérea, será investigada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo a las normas administrativas, y sancionada de manera administrativa, según sea el caso, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que corresponda.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

PRIMERA.- Definiciones

a) **Servicios Especializados Aeroportuarios.-** Son los servicios prestados dentro y fuera de la plataforma por operadores de servicios aeroportuarios, vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo y cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada. Los operadores deberán obtener los permisos administrativos y técnicos requeridos por la DGAC, cumplir con en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, las regulaciones aeronáuticas del Perú y otras normas que emita para tal fin.

b) **Agentes acreditados.-** Son los agentes de carga y concesionarios postales que brindan servicios a Explotadores Aéreos nacionales y extranjeros, que deberán obtener los permisos administrativos y técnicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en lo relacionado a seguridad de la aviación civil y mercancías peligrosas, a fin de que puedan emplear el transporte aéreo para sus actividades.

SEGUNDA.- De las agencias de viajes

Las agencias de viajes están obligadas a cumplir con las normas referidas a la seguridad de la aviación civil y mercancías peligrosas que para tal fin emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.

TERCERA.- Reglamentación

La presente Ley será reglamentada, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, en un plazo que no excederá los noventa (90) días calendario, contado a partir de la vigencia de esta Ley.

CUARTA.- Adecuación

Encárgase al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil la adecuación a la presente Ley de las competencias de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.) en materia de seguridad de la aviación civil, en un plazo que no excederá los noventa (90) días calendario, contado a partir de la vigencia de esta Ley.

QUINTA.- Derogatoria

Deróganse o déjense sin efecto, según corresponda, las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los ocho días del mes de noviembre de dos mil cuatro.

ÁNTERO FLORES-ARAOZ E.

Presidente del Congreso de la República

JUDITH DE LA MATA FERNÁNDEZ

Segunda Vicepresidenta del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintinueve días del mes de noviembre del año dos mil cuatro.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

CARLOS FERRERO
Presidente del Consejo de Ministros

Anexo 1 - F

APRUEBAN REGLAMENTO DE LA LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**DECRETO SUPREMO N° 007-2006-MTC**
(Publicado el 29-01-2006)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, Ley N° 28404, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la autoridad de seguridad competente, estando facultado para regular todo lo relacionado a la seguridad de la aviación;

Que, la Tercera Disposición Complementaria y Final de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil establece que su reglamento será aprobado por Decreto Supremo, refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones;

Que, en tal sentido, corresponde aprobar el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil;

En uso de las facultades conferidas por el numeral 8) del artículo 118° de la Constitución Política del Perú y por la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil;

DECRETA:

Artículo 1°.- Apruébese el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, que consta de catorce (14) artículos y tres (3) Disposiciones Finales.

Artículo 2°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de enero del año dos mil seis.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

JOSE ORTIZ RIVERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

REGLAMENTO DE LA LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**CAPÍTULO I**
DISPOSICIONES GENERALES**Artículo 1°.- De las normas que regulan la Seguridad de la Aviación Civil**

1.1 La Seguridad de la Aviación Civil que incluye a la seguridad aeroportuaria se rige por la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, ley N° 28404, el presente Reglamento, los instrumentos internacionales vigentes, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil y las normas que para tal fin emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 2°.- Definiciones

2.1 Para efectos del presente Reglamento entiéndase por:

- a. Sistema de Seguridad de la Aviación Civil: Conjunto de actividades que deben realizar todas las entidades que se encuentran inmersas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para asegurar la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- b. Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, cuyo acceso está controlado para garantizar la Seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas comprenden, entre otras, las áreas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves, los depósitos de carga, y los centros de correo.

Artículo 3°.- De la autoridad competente

- 3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC designa al personal que representa al Estado Peruano en las reuniones relacionadas con la Seguridad de la Aviación Civil en el ámbito nacional e internacional.
- 3.2 De conformidad con la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá compartir información y coordinar con los organismos nacionales e internacionales correspondientes y con las autoridades de seguridad de la aviación de otros Estados.

Artículo 4°.- Del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

- 4.1 Las instituciones públicas y privadas y organizaciones consideradas dentro del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil deben adecuar su estructura y procedimientos, con la finalidad de que el Estado Peruano pueda ofrecer una protección adecuada a la aviación civil.
- 4.2 Los operadores de aeródromos, explotadores aéreos; agentes acreditados, servicios especializados aeroportuarios y agencias de viaje deben brindar las facilidades a las entidades que requieran realizar las funciones inherentes al Estado, de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 4.3 El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil tiene carácter reservado, en el marco de lo dispuesto en el numeral 16.1 del artículo 16°, literales a) y c) del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Su divulgación esta orientada al sector aeronáutico, conformado por los organismos e instituciones públicas y privadas que participan en la actividad aeronáutica civil, así como a las entidades del Estado que tienen responsabilidad en la seguridad de la aviación.
- 4.4 El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, que será aprobado por Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contiene la metodología, técnicas; controles y actividades operacionales relacionadas con la seguridad de la aviación, que sirven para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Es de obligatorio cumplimiento para los organismos e instituciones públicas y privadas que allí se consignan y será elaborado, aplicado, controlado y actualizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 4.5 El Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil facultará al personal de inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil a realizar auditorías, simulaciones, prácticas, ejercicios y pruebas sobre los sistemas de seguridad de la aviación civil.
- 4.6 Toda la documentación relacionada a la seguridad de la aviación deberá ser mantenida con la protección adecuada con el propósito de evitar que la información reservada relacionada a la operación de los aeropuertos y aeronaves sea mal utilizada.

Artículo 5°.- Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

- 5.1 El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, es el foro de alto nivel conformado por representantes del Estado y de la industria aeronáutica, cuya función es coordinar las acciones con la finalidad de implementar de manera eficiente las medidas de seguridad relacionadas a la protección de la aviación civil descritas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y otras que se desarrollen.

5.2 Los organismos e instituciones públicas y privadas consideradas dentro del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil deben presentar al Comité sus aportes u observaciones para mantener actualizado dicho programa.

Artículo 6°.- De los organismos e instituciones públicas y privadas que participan en la actividad aeronáutica civil

6.1 Los organismos e instituciones públicas y privadas que realizan funciones en los aeródromos deben cumplir con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Programa de Seguridad del Aeródromo y el Programa de Seguridad del Explotador Aéreo.

6.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil- DGAC evaluará y aprobará los Programas de Seguridad del Aeródromo así como los Programas de Seguridad del Explotador Aéreo, los cuales serán elaborados por los Explotadores Aéreos y los Operadores de Aeródromos públicos y privados, según corresponda, de conformidad con las regulaciones aeronáuticas peruanas RAP N° 107 - Seguridad Aeroportuaria y RAP N° 108- Programa y Procedimientos de Seguridad de la Aviación para Aeronaves. Para tales efectos, la DGAC verificará que los referidos programas de seguridad no impidan el cumplimiento de las funciones de las entidades del Estado dentro de los aeródromos.

Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

7.1 Corresponde al personal asignado a la Seguridad de la Aviación Civil del sector aeronáutico las siguientes denominaciones y funciones:

a. **Inspéctor de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC:** Es el personal designado, por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que actúa debidamente identificado en su representación, a quien todas las entidades públicas y privadas están obligadas a permitir y facilitar el cumplimiento de sus funciones.

b. **Jefe de Seguridad del Aeródromo:** Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, responsable dentro de la organización del aeródromo de la Seguridad de la Aviación Civil, así como de la preparación, mantenimiento y aplicación del Programa de Seguridad del Aeródromo.

c. **Jefe de Seguridad del Explotador Aéreo:** Es el personal del Explotador Aéreo, responsable dentro del explotador aéreo de la Seguridad de la Aviación Civil, así como de la, preparación, mantenimiento y aplicación del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo.

d. **Oficial de Seguridad Aeroportuaria:** Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.

e. **Oficial de Seguridad del Explotador Aéreo:** Es el personal del Explotador Aéreo, que cumple funciones de protección de sus instalaciones, así como de inspección de los equipajes facturados de los pasajeros y carga que serán transportados por sus aeronaves, según el Programa de Seguridad del Explotador Aéreo, para cuyo efecto ha recibe capacitación y entrenamiento por parte del Explotador Aéreo sobre seguridad de la aviación.

f. **Personal de Vigilancia:** Es el personal de seguridad del Operador del Aeródromo o Explotador Aéreo entrenado y capacitado para vigilar y controlar funciones específicas de seguridad.

7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

7.3 Las instituciones militares y policiales que tengan instalaciones colindantes con aeródromos civiles deberán suscribir con éstos acuerdos concernientes a la protección de dichos aeródromos, los cuales formarán parte integrante del Programa de Seguridad del Aeródromo.

7.4 Toda persona que realice actividades de Seguridad de la Aviación Civil debe cumplir con los requisitos de idoneidad que se contemplan en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y con las regulaciones que la Dirección General de Aeronáutica Civil emita para tal fin.

7.5 Toda persona que realice actividades de Seguridad de la Aviación Civil debe contar con las autorizaciones que sean exigidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y cumplir con las normas que regulan la seguridad en el transporte aérea.

Artículo 8°.- Del financiamiento del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil

8.1 El Ministerio de Economía y Finanzas provee la asignación de los recursos económicos que permita que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y CORPAC implemente el Sistema de Seguridad de la Aviación Civil y las necesidades requeridas por el programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa Nacional de Control de la Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.

8.2 Los recursos económicos obtenidos al amparo de lo señalado en el artículo 6° de la ley de Seguridad de la Aviación Civil, ley N° 28404 deberán destinarse primordialmente a la implementación del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil en la relacionado al personal, equipamiento, capacitación y entrenamiento en dicho sistema, sobre todo a la implementación de un Centro de Operaciones de Emergencia de alcance nacional.

8.3 Los Operadores de Aeródromos deberán asignar un porcentaje de su presupuesto anual a la implementación, operación y mantenimiento de las medidas establecidas en su Programa de Seguridad del Aeródromo, la Dirección General de Aeronáutica Civil verificará que dicha presupuesta sea destinada a la Seguridad de la Aviación Civil.

8.4 Los explotadores aéreos deberán asignar un porcentaje de su presupuesto anual a la implementación, operación y mantenimiento de las medidas establecidas en su Programa de Seguridad del Explotador Aéreo, la Dirección General de Aeronáutica Civil verificará que dicho presupuesto sea destinado a la seguridad de la aviación.

**CAPÍTULO II
OTORGAMIENTO DE FACULTADES**

Artículo 9°.- Del Ministerio del Interior

9.1 Para la aplicación del artículo 8° de la ley de Seguridad de la Aviación Civil, ley N° 28404, el personal de la Policía Nacional del Perú está facultado para intervenir a las personas dentro del perímetro del aeropuerto por ser territorio peruana, al margen de que dichas personas hayan realizado o no, su trámite migratorio de salida o llegada.

**CAPÍTULO III
RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS**

Artículo 10°.- De los Explotadores Aéreos

10.1 Constituyen obligaciones de los Explotadores Aéreos nacionales y extranjeros las siguientes:

- a. Permitir el ingreso de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil, debidamente acreditado, durante sus operaciones con la finalidad de verificar el correcto cumplimiento de las normas de seguridad;
- b. Aceptar e inspeccionar el equipaje no acompañado (facturado), de la carga y correo, que será transportado en sus aeronaves. Sin embargo por razones técnicas, operativas o de economías de escala puede trasladar dicha función al operador del Aeródromo o a una empresa de seguridad que se encuentre debidamente certificada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, manteniendo la responsabilidad derivada de la obligación de custodia;
- c. Proteger y verificar la seguridad de sus aeronaves;
- d. En caso de subcontratar operadores de Servicios Especializadas Aeroportuarias y/o Agentes Acreditadas, verificar que éstas cuenten con los permisos administrativos y técnicos que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil para dichos fines;

- e. En caso de que los Explotadores Aéreos presten directamente los servicios indicados en el literal anterior, deberán disponer de los permisos administrativos y técnicos que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil para dichos fines; y,
- f. Contar dentro de sus medidas de seguridad y en coordinación con las autoridades competentes, aquellas que impidan el tráfico ilícito de drogas, de patrimonio cultural, de flora y fauna a través del transporte aéreo.

Artículo 11º.- De los Operadores de Aeródromos públicos y privados

11.1 Los Operadores de Aeródromos públicos o privados únicamente pueden autorizar el ingreso a las Zonas de Seguridad Restringida a:

- a. Las personas que cuenten con un pase de acceso otorgado por dichos operadores de aeródromos;
- b. Los pasajeros que cuenten con sus respectivos documentos de embarque emitidos por Explotadores Aéreos debidamente autorizados mediante permisos administrativos y técnicos otorgados por la Dirección General de Aeronáutica Civil; y,
- c. Los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil debidamente identificados, de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú respectivas.

11.2 Constituyen obligaciones de los Operadores de Aeródromos públicos o privados las siguientes:

- a. Establecer procedimientos específicos para las operaciones militares;
- b. Realizar la verificación de antecedentes penales, policiales y judiciales de toda persona que desee obtener un pase de acceso a la Zona de Seguridad Restringida; y,
- c. Establecer, en coordinación con las autoridades competentes, medidas de seguridad que impidan el tráfico ilícito de drogas, patrimonio cultural y flora y fauna a través de transporte aéreo.

Artículo 12º.- De las facultades del comandante de la aeronave

12.1 El comandante de la aeronave tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que atente contra la seguridad de las operaciones.

Artículo 13º.- De los pasajeros

13.1 El pasajero puede solicitar que se le realice la inspección de seguridad en privado, para lo cual los aeródromos deberán contar con las instalaciones adecuadas que garanticen el pudor de las personas.

13.2 El registro de pasajeros perturbadores o insubordinados, que será llevado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá ser comunicado a todos los explotadores aéreos nacionales y extranjeros, quienes estarán facultados a prohibir el transporte aéreo a estos pasajeros.

13.3 Ningún pasajero podrá portar dentro de las Zonas de Seguridad Restringida armas o artículos prohibidos para el vuelo, salvo que exista autorización expresa emitida por Dirección General de Aeronáutica Civil.

13.4. Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos será considerado como pasajero perturbador o insubordinado:

- a. Agresión, intimidación o amenaza física o verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de este para desempeñar sus funciones.
- b. Negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma, o con la finalidad de mantener el orden y la disciplina a bordo.
- c. Acto de violencia física, agresión sexual o pedofilia contra otra persona.
- d. Agresión, intimidación o amenaza física o verbal, contra otra persona.

828

EXP. N.º 2192-2004-AA /TC
TUMBES
GONZALO ANTONIO
COSTA GÓMEZ Y
MARTHA ELIZABETH
OJEDA DIOSES

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 11 días del mes de octubre de 2004, la Sala Primera del Tribunal Constitucional, con la asistencia de los magistrados Alva Orlandini, Gonzales Ojeda y García Toma, pronuncia la siguiente sentencia

ASUNTO

Recurso extraordinario interpuesto por don Gonzalo Antonio Costa Gómez y doña Martha Elizabeth Ojeda Dioses contra la resolución de la Sala Especializada en lo Civil de Tumbes, de fojas 122, su fecha 7 de mayo de 2004, que declaró improcedente la acción de amparo de autos.

ANTECEDENTES

Los recurrentes, con fecha 19 de diciembre de 2003, interponen acción de amparo contra el alcalde de la Municipalidad Provincial de Tumbes, con el objeto de que se declare sin efecto la Resolución de Alcaldía N.º 1085-2003-ALC-MPT, de fecha 16 de diciembre de 2003, que les impuso la sanción de destitución de sus puestos de trabajo. Afirman que la Comisión Permanente de Procesos Administrativos Disciplinarios de la Municipalidad Provincial de Tumbes no cumplió con realizar una investigación imparcial para determinar su responsabilidad en unas faltas administrativas que se les imputa, y que, además, ignoró los resultados de las investigaciones policiales referidas a los mismos hechos y en la cual se descarta su responsabilidad penal. Manifiestan que con ello, se vulneraron sus derechos constitucionales a la igualdad ante la ley, a la legítima defensa, a la libertad de trabajo y al debido proceso.

La Municipalidad demandada manifiesta que mediante las Resoluciones de Alcaldía N.º 1024-2003-MPT-ALC y 1025-2003-MPT-ALC, de fecha 24 de noviembre de 2003, se les instauró proceso administrativo disciplinario a los recurrentes y que, al ser notificados con dichas resoluciones, presentaron sus descargos, ejerciendo en consecuencia su derecho de defensa. Agrega que la sanción fue interpuesta como resultado de dicho proceso, en el cual se recomendó sus destituciones en razón de la gravedad de las faltas cometidas y del daño patrimonial ocasionado a la entidad, siendo la Resolución de Alcaldía N.º 1085-2003-ALC-MPT la que acoge dicha recomendación y dispone, definitivamente y en última instancia, la culminación de sus respectivos vínculos laborales.

El Primer Juzgado Especializado en lo Civil de Tumbes, con fecha 15 de marzo de 2004, declaró fundada la demanda, por considerar que los hechos materia de sanción disciplinaria y la responsabilidad de los actores no está debidamente probada, por lo que la duda favorece al trabajador, estimando también que la resolución cuestionada no toma en cuenta principios de razonabilidad y proporcionalidad respecto a la falta cometida.

La recurrida, revocando la apelada, declaró improcedente la demanda, estimando que los hechos debatidos no pueden ser resueltos en la vía constitucional de amparo, por carecer de etapa probatoria.

FUNDAMENTOS

1. El objeto de demanda es que se deje sin efecto la Resolución de Alcaldía N.º 1085-2003-ALC-MPT, de fecha 16 de diciembre de 2003, por medio de la cual se resuelve destituir a los

demandantes en el ejercicio de sus funciones de técnico de recepción de la Oficina de Rentas y de Cajera, respectivamente. Los recurrentes manifiestan que dicha resolución viola sus derechos constitucionales al debido proceso, a la libertad de trabajo, a la dignidad y la igualdad ante la ley, de defensa, entre otros.

2. Varias son las cuestiones que se detallan en el escrito de demanda y que este Tribunal encuentra relevantes desde una perspectiva de los derechos que están en juego en el presente caso, a saber: a) los efectos del principio de legalidad y, más precisamente, del principio de taxatividad en el procedimiento administrativo sancionador; b) los alcances y efectos del deber de motivar el acto administrativo, sobre todo cuando éste contiene una decisión que restringe o limita un derecho fundamental; c) las implicancias del principio de razonabilidad en la sanción impuesta, para determinar la justicia de la decisión.

Principio de legalidad y subprincipio de taxatividad en el derecho administrativo sancionador

3. El principio de legalidad constituye una auténtica garantía constitucional de los derechos fundamentales de los ciudadanos y un criterio rector en el ejercicio del poder punitivo del Estado Democrático. La Constitución lo consagra en su artículo 2º, inciso 24, literal d), con el siguiente tenor: "Nadie será procesado ni condenado por acto u omisión que al tiempo de cometerse no esté previamente calificado en la ley, de manera expresa e inequívoca, como infracción punible; ni sancionado con pena no prevista en la ley" (subrayado nuestro).
4. Sobre esta base, este Tribunal, en el Expediente N.º 0010-2002-AI/TC, ha establecido que el principio de legalidad exige no sólo que por ley se establezcan los delitos, sino también que las conductas prohibidas estén claramente delimitadas por la ley, prohibiéndose tanto la aplicación por analogía, como también el uso de cláusulas generales e indeterminadas en la tipificación de las prohibiciones.

A partir de esta consideración del principio de legalidad y sus implicancias en la estructuración del derecho penal moderno, este Tribunal también ha establecido, en el Expediente N.º 2050-2002-AA/TC, que: "(...) que los principios de culpabilidad, legalidad, tipicidad, entre otros, constituyen principios básicos del derecho sancionador, que no sólo se aplican en el ámbito del derecho penal, sino también en el del derecho administrativo sancionador (...)". (Fundamento Jurídico N.º 8).

5. Este Colegiado también ha establecido que: "(...) no debe identificarse el principio de legalidad con el principio de tipicidad. El primero, garantizado por el ordinal "d" del inciso 24) del artículo 2º de la Constitución, se satisface cuando se cumple con la previsión de las infracciones y sanciones en la ley. El segundo, en cambio, constituye la precisa definición de la conducta que la ley considera como falta (...)". (Exp. N.º 2050-2002-AA/TC-Fundamento Jurídico N.º 9).

El subprincipio de tipicidad o taxatividad constituye una de las manifestaciones o concreciones del principio de legalidad respecto de los límites que se imponen al legislador penal o administrativo, a efectos de que las prohibiciones que definen sanciones, sean éstas penales o administrativas, estén redactadas con un nivel de precisión suficiente que permita a cualquier ciudadano de formación básica, comprender sin dificultad lo que se está proscribiendo bajo amenaza de sanción en una determinada disposición legal.

6. En el presente caso, la resolución impugnada que establece la máxima sanción posible en vía administrativa, es decir, la destitución de los recurrentes, tiene como respaldo legal el artículo 28º, incisos a) y d) del Decreto Legislativo N.º 276, que establece que: "(...) son faltas de carácter disciplinarias que, según su gravedad, pueden ser sancionadas con cese temporal o con destitución, previo proceso administrativo: a) El incumplimiento de las normas establecidas en la presente ley y su reglamento; y d) La negligencia en el desempeño de las funciones".

- 7. Este Tribunal considera que las dos disposiciones invocadas en la resolución que establece la destitución de sus puestos de trabajo de los recurrentes, son cláusulas de remisión que requieren, de parte de la administración municipal, el desarrollo de reglamentos normativos que permitan delimitar el ámbito de actuación de la potestad sancionadora, debido al grado de indeterminación e imprecisión de las mismas; consecuentemente, la sanción impuesta sustentada en estas disposiciones genéricas es inconstitucional, por vulnerar el principio consagrado en el artículo 2,° inciso 24, literal d), de la Constitución, conforme a los criterios desarrollados en los fundamentos precedentes.

La garantía constitucional de la motivación del acto administrativo sancionador

- 8. La motivación de las decisiones administrativas no tiene referente constitucional directo. No obstante, se trata de un principio constitucional implícito en la organización del Estado Democrático que se define en los artículos 3° y 43° de la Constitución, como un tipo de Estado contrario a la idea del poder absoluto o arbitrario. En el Estado Constitucional Democrático, el poder público está sometido al Derecho, lo que supone, entre otras cosas, que la actuación de la Administración deberá dar cuenta de esta sujeción a fin de despejar cualquier sospecha de arbitrariedad. Para lograr este objetivo, las decisiones de la Administración deben contener una adecuada motivación, tanto de los hechos como de la interpretación de las normas o el razonamiento realizado por el funcionario o colegiado, de ser el caso.
- 9. Este Tribunal ya ha tenido ocasión de desarrollar un criterio jurisprudencial sobre algunos de los alcances de la motivación de las decisiones en sede administrativa en el Expediente N.° 090-2004-AA/TC, al establecer que: "(...) la motivación debe otorgar seguridad jurídica al administrado y permitir al revisor apreciar la certeza jurídica de la autoridad que decide el procedimiento; para ello no se debe utilizar las citas legales abiertas, que sólo hacen referencia a normas en conjunto como reglamentos o leyes, pero sin concretar qué disposición ampara la argumentación o análisis de la autoridad (...)". (Fundamento Jurídico N.° 31).
- 10. En esta misma dirección y ya en el plano legal, el artículo 6°, inciso 3° de la Ley N.° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, dispone que: "(...) no son admisibles como motivación, la exposición de fórmulas generales o vacías de fundamentación para el caso concreto o aquellas fórmulas que por su oscuridad, vaguedad, contradicción o insuficiencia no resulten específicamente esclarecedoras para la motivación del acto". De otro lado, el numeral 1.2) del artículo IV del Título Preliminar de la citada Ley establece que forma parte del debido procedimiento administrativo el derecho del administrado a obtener una decisión motivada y fundada en derecho. Dicha motivación debe efectuarse en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico, en concordancia con el numeral 4) del artículo 3.° de la citada ley.
- 11. En la precitada Sentencia N.° 090-2004-AA/TC, este Tribunal también ha expresado que: "(...) el deber de motivar las decisiones administrativas alcanza especial relevancia cuando en las mismas se contienen sanciones". En la medida que una sanción administrativa supone la afectación de derechos, su motivación no sólo constituye una obligación legal impuesta a la Administración, sino también un derecho del administrado, a efectos de que éste pueda hacer valer los recursos de impugnación que la legislación prevea, cuestionando o respondiendo las imputaciones que deben aparecer con claridad y precisión en el acto administrativo sancionador. De otro lado, tratándose de un acto de esta naturaleza, la motivación permite a la Administración poner en evidencia que su actuación no es arbitraria sino que está sustentada en la aplicación racional y razonable del derecho y su sistema de fuentes.
- 12. En el caso que nos ocupa, la resolución que impone la sanción de destitución de los recurrentes es sumamente ambigua, tanto respecto de los hechos que son materia de sanción, como también de los específicos dispositivos legales que se habrían infringido con dichas conductas. Si bien la resolución impugnada hace mención al Manual de Organización y Funciones así como a las

"normas de tesorería" que habrían sido infringidas, sin embargo, en la resolución, la única infracción que se cita de dicho Manual es un inciso g), que establece como función de uno de los recurrentes "Elaborar el registro de la cobranza diaria de las rentas municipales y elevar los partes diarios al Jefe de la Oficina". No obstante, conforme se aprecia de la demanda, a fojas 17, así como de la contestación de la demanda, a fojas 27, que confirma la versión de los recurrentes, la operación de emisión de un recibo de caja N.º 002528 fue anulada y, por tanto, no pudo aparecer en el reporte del día, debido a que nunca se efectivizó el pago por el concepto a que se refería.

13. Respecto del procedimiento administrativo instaurado por la Municipalidad de Tumbes a los recurrentes, a fojas 8 y 9 del expediente se aprecia la mención a las disposiciones que se abrían infringido para merecer la sanción de destitución, invocándose únicamente los incisos a) y d) del Decreto Legislativo N.º 276 ya aludido, y amparándose en ello se imputa responsabilidad a los recurrentes porque en los descargos correspondientes, no aparece "prueba que desvirtúe los cargos que se les imputan".

Esta es una postura que el Tribunal no comparte. Frente a una sanción carente de motivación, tanto respecto de los hechos como también de las disposiciones legales que habrían sido infringidas por los recurrentes, no puede trasladarse toda la carga de la prueba a quien precisamente soporta la imputación, pues eso significaría que lo que se sanciona no es lo que está probado en el procedimiento, sino lo que el imputado, en este caso, no ha podido probar como descargo en defensa de su inocencia. Por ello, al disponerse en este caso que sea el propio investigado administrativamente quien demuestre su inocencia, se ha quebrantado el principio constitucional de presunción de inocencia que también rige el procedimiento administrativo sancionador, sustituyéndolo por una regla de culpabilidad que resulta contraria a la Constitución.

14. Finalmente, respecto de las falencias de motivación del acto administrativo que dispone la destitución de los recurrentes, debe mencionarse que esta garantía constitucional, si bien es cierto que no se encuentra abierta como posibilidad para recurrir al amparo cada vez que no se motive adecuadamente una decisión de la Administración, no lo es menos que, en el presente caso, la sola mención genérica a disposiciones que no contienen una delimitación clara y precisa de la conducta denunciada como infracción, involucra la afectación de otros derechos fundamentales, como el derecho al trabajo y el derecho a un debido proceso administrativo.

El principio de proporcionalidad en el derecho administrativo sancionador

15. El principio de razonabilidad o proporcionalidad es consustancial al Estado Social y Democrático de Derecho, y está configurado en la Constitución en sus artículos 3º y 43º, y plasmado expresamente en su artículo 200º, último párrafo. Si bien la doctrina suele hacer distinciones entre el principio de proporcionalidad y el principio de razonabilidad, como estrategias para resolver conflictos de principios constitucionales y orientar al juzgador hacia una decisión que no sea arbitraria sino justa; puede establecerse, *prima facie*, una similitud entre ambos principios, en la medida que una decisión que se adopta en el marco de convergencia de dos principios constitucionales, cuando no respeta el principio de proporcionalidad, no será razonable. En este sentido, el principio de razonabilidad parece sugerir una valoración respecto del resultado del razonamiento del juzgador expresado en su decisión, mientras que el procedimiento para llegar a este resultado sería la aplicación del principio de proporcionalidad con sus tres subprincipios: de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad en sentido estricto o ponderación.

16. El principio de proporcionalidad ha sido invocado en más de una ocasión por este Tribunal, ya sea para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una determinada norma cuya constitucionalidad se impugna (Exp. N.º 0016-2002-AI/TC), ya sea para establecer la idoneidad y necesidad de medidas implementadas por el Poder Ejecutivo a través de un Decreto de Urgencia (Exp. N.º 0008-2003-AI/TC), o

también con ocasión de la restricción de derechos fundamentales en el marco del proceso penal (Exp. N.º 0376-2003-HC/TC). No obstante, este Colegiado no ha tenido ocasión de desarrollar este principio aplicándolo al control de la potestad sancionadora de la Administración, ámbito donde precisamente surgió, como control de las potestades discrecionales de la Administración.

17. En efecto, es en el seno de la actuación de la Administración donde el principio de proporcionalidad cobra especial relevancia, debido a los márgenes de discreción con que inevitablemente actúa la Administración para atender las demandas de una sociedad en constante cambio, pero también, debido a la presencia de cláusulas generales e indeterminadas como el interés general o el bien común, que deben ser compatibilizados con otras cláusulas o principios igualmente abiertos a la interpretación, como son los derechos fundamentales o la propia dignidad de las personas. Como bien nos recuerda López González^[1], “En la tensión permanente entre Poder y Libertad que protagoniza el desenvolvimiento del Derecho Público y por ello también el del Derecho Administrativo, el Estado de Derecho a través de la consagración que formula el principio de legalidad y de la garantía y protección de los derechos fundamentales, exige un uso jurídico proporcionado del poder, a fin de satisfacer los intereses generales con la menos e indispensable restricción de las libertades”.
18. El principio de proporcionalidad, como ya se adelantó, está estructurado por tres subprincipios: de necesidad, de adecuación y de proporcionalidad en sentido estricto. “De la máxima de proporcionalidad en sentido estricto se sigue que los principios son mandatos de optimización con relación a las posibilidades jurídicas. En cambio, las máximas de la necesidad y de la adecuación se siguen del carácter de los principios como mandatos de optimización con relación a las posibilidades fácticas”^[2]. Esto supone que cuando el Tribunal se enfrenta a un caso donde existe conflicto entre dos principios constitucionales, deberá realizar no sólo un ejercicio argumentativo enjuiciando las disposiciones constitucionales en conflicto (ponderación), sino también deberá evaluar también todas las posibilidades fácticas (necesidad, adecuación), a efectos de determinar si, efectivamente, en el plano de los hechos, no existía otra posibilidad menos lesiva para los derechos en juego que la decisión adoptada.
19. A partir de estas premisas, pese a que en el presente caso ha quedado ya constatada la violación de los principios constitucionales de legalidad (taxatividad), debido proceso y la garantía de la motivación de las resoluciones administrativas, así como el derecho de defensa; resulta pertinente establecer si la medida de destitución impuesta a los recurrentes era la única que preveía el ordenamiento jurídico frente a los hechos investigados en el procedimiento administrativo, en el supuesto de que estos hayan sido correctamente determinados mediante un debido procedimiento administrativo.
20. En el presente caso debe observarse, además, que el propio Decreto Legislativo N.º 276, en su artículo 27º, establece que: “(...) los grados de sanción corresponde a la magnitud de las faltas, según su menor o mayor gravedad (...) debiendo contemplarse en cada caso, no sólo la naturaleza de la infracción sino también los antecedentes del servidor (...)”. Esto implica un claro mandato a la administración municipal para que, en el momento de establecer una sanción administrativa, no se limite a realizar un razonamiento mecánico de aplicación de normas, sino que, además, efectúe una apreciación razonable de los hechos en relación con quien los hubiese cometido; es decir, que no se trata sólo de contemplar los hechos en abstracto, sino “en cada caso” y tomando en cuenta “los antecedentes del servidor”. Por tanto, una decisión razonable en estos casos supone, cuando menos:
 - a) La elección adecuada de las normas aplicables al caso y su correcta interpretación, tomando en cuenta no sólo una ley particular, sino el ordenamiento jurídico en su conjunto.
 - b) La comprensión objetiva y razonable de los hechos que rodean al caso, que implica no sólo una contemplación en “abstracto” de los hechos, sino su observación en directa relación con

sus protagonistas, pues sólo así un "hecho" resultará menos o más tolerable, confrontándolo con los "antecedentes del servidor", como ordena la ley en este caso.

c) Una vez establecida la necesidad de la medida de sanción, porque así lo ordena la ley correctamente interpretada en relación a los hechos del caso que han sido conocidos y valorados en su integridad, entonces el tercer elemento a tener en cuenta es que la medida adoptada sea la más idónea y de menor afectación posible a los derechos de los implicados en el caso.

21. En autos no se aprecia que estos criterios hayan sido tomados en cuenta por la Municipalidad emplazada. Así a fojas 16, se observa que los demandantes desempeñaron una labor permanente e ininterrumpida durante 20 y 27 años, respectivamente, sin haber tenido problemas de carácter disciplinario. De otro lado, no se ha tomado en cuenta la existencia de un proceso penal en curso seguido por los mismos hechos, en el cual se emitió el atestado policial N.º 55-03-RPNP-T/DTVAJ-DAMP, de fecha 26 de agosto de 2003, corriente a fojas 51, que concluye en la falta de responsabilidad de los accionantes. En este sentido, resulta cuestionable que en un proceso administrativo que tenga como consecuencia la sanción máxima de destitución, se omita la valoración de toda prueba o elemento que coadyuve a la determinación certera de la responsabilidad de los procesados, cuando ésta representa la única garantía de justicia y proporcionalidad entre la supuesta falta cometida y la sanción a imponerse.

22. Por lo precedentemente expuesto, este Colegiado considera que en el presente caso también se ha violado el principio de proporcionalidad como atributo del Estado Social y Democrático de Derecho, reconocido explícitamente por el artículo 200º de la Constitución.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú

HA RESUELTO

1. Declarar **FUNDADA** la presente acción de amparo.
2. Ordenar a la demandada Municipalidad Provincial de Tumbes que cumpla con reponer a los recurrentes en su puesto de trabajo, dejando a salvo sus derechos que no pueden ser atendidos en esta vía, para que lo hagan valer en la que corresponda de acuerdo a ley.

SS.

ALVA ORLANDINI
GONZALES OJEDA
GARCÍA TOMA

[1] López González, José Ignacio. *El principio general de proporcionalidad en derecho administrativo*, Universidad de Sevilla, 1998, pág. 108.

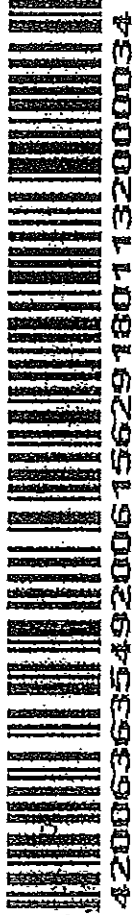
[2] Alexy, Robert. *Teoría de los derechos fundamentales*, Traducción de Ernesto Garzón Valdez, Tercera Reimpresión, Madrid, CEC, 2002, pp. 112-113.

ANEXO 1-D



Poder Judicial del Perú
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA
Av. Alameda con Nicotías de Piérola - Cercado

NOTIFICACION NRO. 363549-2006-JR-CI



EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-34

MATERIA : ACCION DE AMPARO
JUEZ : Donato Meza, Rosa María
JUZGADO ACTUAL : 34vo JUZGADO CIVIL
ESPECIALISTA LEGAL: PÍLCO LEÓN, YURI ERIBERTO

DEMANDANTE (S) : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP
DEMANDADO (S) : PODER EJECUTIVO

DESTINATARIO : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP
CASILLA : CASILLA N°19 CAL

Se adjunta RESOLUCION : UNO
ANEXANDO LO SIGUIENTE : RES N° 01 DE FECHA 03/05/2006

629301A
PODER JUDICIAL
Corte Superior de Justicia
Control de Expedientes
8 MAY 2006
de fecha: 03/05/2006 a Fjs.: 3
LIMA PERU

602

ESPECIALISTA LEGAL: YURI PILCO LEON

EXPEDIENTE: 15629-2006

RESOLUCION NUMERO: 01

Lima, tres de mayo del
año dos mil seis.-

AUTOS Y VISTOS Y ATENDIENDO:

Primero: Que, los procesos de acción de garantías tienen por finalidad proteger los derechos constitucionales, reponiendo las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, o disponiendo el cumplimiento de un mandato legal o de acto administrativo; **Segundo:** Que, dado el carácter excepcional y residual de la garantía interpuesta, esta necesita de ciertos requisitos necesarios para su procedencia que la hagan viable; **Tercero:** Que, la presente demanda versa sobre un Proceso de Amparo a efectos de que se reponga las cosas al estado anterior a la vulneración de su derecho a la libertad de contratar y se disponga concretamente la inaplicación a su caso concreto de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2. del artículo 7º del Decreto Supremo Nº 007-2006-MTC publicada en veintinueve de enero del dos mil seis, toda vez que dicho dispositivo establece "7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida", siendo que ésta parte mantiene con la emplazada (Estado) un contrato denominado Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez suscrito con fecha catorce de febrero

[Handwritten signature]
R. ZA

[Handwritten signature]
ED. ... LEON
ESTADO ...
40079 ...

del dos mil uno, habiendo con fecha quince de octubre del dos mil cinco suscrito un contrato con la empresa FORZA S.A., para que le brinde servicios de seguridad especializados, lo que incluye zonas restringidas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual vence el veinte de mayo del dos mil seis, generando la norma publicada un límite a la posibilidad de la recurrente de contratar nueva y libremente los servicios de seguridad de empresas agentes especializadas; **Cuarto:** Que, el artículo 38º del Código Procesal Constitucional establece que: "No procede el amparo en defensa de un derecho que carece de sustento constitucional directo o que no está referido a los aspectos constitucionalmente protegidos del mismo"; asimismo se podrá rechazar liminarmente una demanda manifiestamente improcedente en los casos previstos por el artículo 5º del presente Código, inciso 1) que establece que no proceden los procesos constitucionales cuando "Los hechos y el petitorio de la demanda no están referidos en forma directa al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado"; **Quinto:** Que el artículo 200º inciso 2) segundo párrafo referido al ahora proceso de amparo señala que no procede contra normas legales ni contra resoluciones emanadas de procedimiento regular, menos aún entonces contra Reglamentos que son disposiciones en abstracto subsidiarias de las leyes; **Sexto:** Que, siendo ello así, se advierte que lo referido por la demandante no constituye un perjuicio concreto, pues no ha tomado forma con acto alguno en su contra, de suyo que lo que expone es un cuestionamiento en abstracto de la infracción a la Constitución por parte de un Reglamento que no se puede tramitar en vía de amparo, pues este conoce el agravio o amenaza de agravio concretos y no hipotéticos; por lo que en autos no se advierte que la demanda presentada tenga sustento

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

constitucional directo, determinándose que la pretensión de la parte demandante no se encuentra comprendida dentro del contenido constitucionalmente protegido por el derecho fundamental; por lo que de conformidad con lo dispuesto por el inciso 1) del artículo 5º del Código Procesal Constitucional; se declara: **IMPROCEDENTE** la demanda interpuesta; devolviéndose los anexos a la parte interesada, dejándose constancia en autos de su entrega y **ARCHIVANDOSE** los autos oportunamente.-

PODER JUDICIAL

[Firma]
DONATO MEZA
TITULAR
del Poder Judicial de Lima
del Poder Judicial de Lima

PODER JUDICIAL

[Firma]
GUZMAN
del Poder Judicial de Lima
del Poder Judicial de Lima

ANEXO 1-E

Cargo de Ingreso de Escrito
(Centro de Distribucion General)

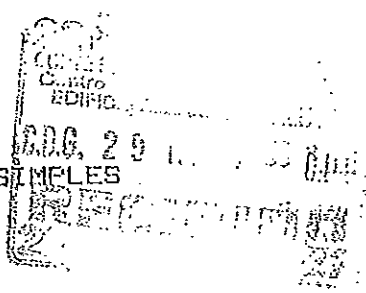
Expediente 15629-2006-0-1801-JR-CI-34 F.Inicio: 25/04/2006 16:53:46
Juzgado 34vo JUZGADO CIVIL

Documento 25/05/2006 15:03:09 Folios : 58
P.Ingreso DEMANDANTE LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP
Presentado

Especialista COLLAZOS MUNIVE GLORIA N Copias/Acomp 1
Quantia .00
Cedulas 0
Arancel

Dep Jud
Sumilla APELACION

Observacion ANEXOS EN COPIAS SIMPLES



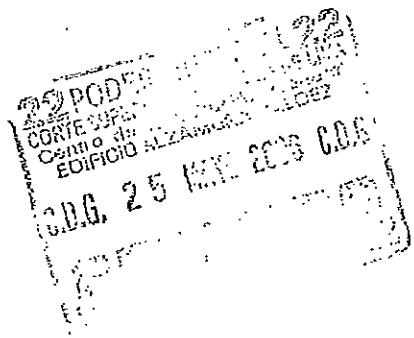
GONZALES PALOMINO, OISELLA
Ventanilla 22
Modulo 7

160686-2006

Recibido

BENITES, DE LAS CASAS, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

- César Benites Méndez
- Gonzalo de las Casas Salinas
- Freddy Escobar Rojas
- Hugo Forno Fíñez
- Esteban Mazon Zavellos
- Giovanni Priori Posada
- Masael Ugarte Maggiolo
- José Carlos Ugaz Sánchez-Moreno
- Luis Vargas Valdivia
- José Francisco Zaragoza Aniel
- Ramón Ernesto Aguirre Isla
- Dante Ludwig Aguirre Meza
- Jessica Lizabeth Baca Lopez
- José Antonio Balboa Carbajal
- Javier Julio Bueno Zúñiga
- Karla Chumbes Gutiérrez
- Javier Crovetto Huerta
- Victor Cobas Vitánsera
- Gonzalo del Río Labarthe
- María Viviana García Tuesta
- Christian A. Hofwäcker Zegarra
- José Antonio Jiménez Choceano
- Rafael Lengua Peña
- Carmen Liza Buzo
- Eda Fabio Meini Méndez
- Melissa Núñez Sauti
- Carmen Ortega Chico
- Edgar Otero Masías
- Deisy Pedros Vega
- Willy Pedreschi Garco
- Luis Arnaldo Pescotera Rubini
- José Leandro Reñón Pescotera
- Mario Reggardo Sasvóira
- Hugo César Salas Ortiz
- Alfredo Luis Salvador Vargas
- Carlos Alberto Sarmañá González
- Gustavo Seminario Sayla
- Angie Uzcrawa Malizado
- Rosita Viquez Armas
- Julio Vilchez Pereyra
- María Haydée Zegarra Afíaga



Guillermo Marcossi N° 165,
San Isidro, Urea 27 - Perú
Teléfono: (511) 615-9090
Fax: (511) 615-9091
e-mail: bbf@bdfa.com
www.bdfa.com

Av. Víctor Larco N° 449 OC 404
Urbanización La Merced,
Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (044) 20-2040
Fax: (044) 20-3060
e-mail: bbf@trujillo@bdfa.com

Los Coches 119
Ormosa - Cercado,
Arequipa, Perú
Teléfono: (054) 20-2410

José Roberto Armo N° 1055
Urbanización San Francisco,
Huancayo, Arequipa, Perú
Teléfono: (043) 42-4408

Expediente N° 15629-2006
Cuaderno Principal
Escrito N° 2
Interponemos recurso de apelación

AL TRIGÉSIMO CUARTO JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE
LIMA:

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. - LAP, en los seguidos contra PODER EJECUTIVO y OTROS, sobre Proceso de Amparo, a usted atentamente decimos:

Que, habiendo sido notificados con la Resolución N° 01 emitida el 13 de mayo de 2006, de acuerdo a lo establecido en el artículo 57° del Código Procesal Constitucional y los pertinentes del Código Procesal Civil, interponemos recurso de apelación contra dicha Resolución N°1, conforme a los fundamentos que exponemos a continuación:

I. PETITORIO.-

1. Pretensión nulificante principal.- Solicitamos se declare nula la Resolución N° 01 que declara la improcedencia de la demanda de amparo interpuesta por nuestra parte, por haber incurrido en vicio al vulnerar nuestro derecho a la

debida motivación de las resoluciones judiciales, que constituye un requisito para la validez del acto procesal.

2. Pretensión revocatoria subordinada.- En caso se declare infundada nuestra pretensión nulificante principal, solicitamos a la Sala revoque la Resolución N° 01, y admita la demanda de amparo interpuesta, puesto que las razones por las cuales la Resolución impugnada declaró improcedente la misma carecen de asidero jurídico, incurriendo en evidentes errores.

II. FUNDAMENTOS DE LA PRETENSIÓN NULIFICANTE PRINCIPAL.-

II.1. Sobre el principio constitucional de la debida motivación.-

1. Como es de pleno conocimiento, la debida motivación de las resoluciones judiciales es concebida como un principio procesal que, a su vez, está consagrado constitucionalmente, integrando el derecho a un debido proceso. Con relación a ello, el inciso 5 del artículo 139° de la Constitución Política del Perú establece lo siguiente:

“Artículo 139.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:

La motivación escrita de las resoluciones judiciales en todas las instancias, excepto los decretos de mero trámite, con mención expresa de la ley aplicable y de los fundamentos de hecho en que se sustentan.” (subrayado y resaltado nuestro).

2. El mencionado principio también se encuentra recogido en el Código Procesal Civil, que en el artículo 50° inciso 6 señala lo siguiente:

“Artículo 50°.- Deberes.- Son deberes de los jueces en el proceso:
6. Fundamentar los autos y las sentencias, bajo sanción de nulidad, respetando los principios de jerarquía de normas y el de congruencia.” (subrayado y resaltado nuestro).

constitucionalmente protegido del derecho en el que supuestamente no nos encontramos comprendidos? ¿Por qué desestima los argumentos vertidos en la demanda de amparo en relación con la procedencia de la demanda? No lo sabemos. Es más, en el Considerando Cuarto lo único que hace es invocar las normas que podrían sustentar su manifiestamente arbitraria decisión, pero no realiza la subsunción de los hechos en las normas citadas.

4. *Es claro que citar normas sin realizar la subsunción de los hechos en la norma y precisar por qué dichas normas deben ser aplicadas en el presente caso, no es motivar.* Resulta grotesco que Lima Airport Partners S.R.L. haya precisamente tenido que acudir al Órgano Jurisdiccional a solicitar tutela de nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar violentado por la emisión de una norma jurídica por parte del Poder Ejecutivo, para que el propio Poder Judicial vulnere otro derecho constitucional, el derecho al debido proceso.
5. En conclusión, la Resolución N° 01, incurre en vicio de nulidad puesto que no cumple con el principio de motivación de las resoluciones judiciales, razón por la cual corresponde que la Sala ampare la presente pretensión nulificante y, en consecuencia, declare la nulidad de la Resolución N° 01, para que el Juzgado se pronuncie cumpliendo con las exigencias de la ley, que no buscan más que salvaguardar el derecho de defensa de los justiciables.

III. FUNDAMENTOS DE LA PRETENSIÓN REVOCATORIA SUBORDINADA A LA PRETENSIÓN PRINCIPAL.-

III.1. Errores en que incurre la Resolución N° 01.-

La Resolución N° 01 incurre en dos errores, precisamente respecto de los argumentos jurídicos que sustentaron la decisión de declarar improcedente la demanda de amparo, que son los siguientes:

- El Juzgado señala que la pretensión de Lima Airport Partners S.R.L. para solicitar tutela jurídica de nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar no se encuentra comprendida dentro del contenido constitucionalmente protegido por el derecho fundamental. Sin perjuicio de que en este extremo la Resolución N° 1 incurre en vicio de motivación, porque no señala por qué y cómo es que aplica el artículo 5° inciso 1) del Código Procesal Constitucional, lo cierto es que los hechos y la afectación invocada por la empresa recurrente sí se hallan dentro del marco de protección constitucional al derecho a la libertad de contratar.
- El Juzgado manifiesta que en la medida en que la recurrente ha señalado que el acto lesivo está constituido por la promulgación del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, la demanda de amparo no señala la existencia de un perjuicio concreto, puesto que supuestamente no ha tomado forma con acto alguno en nuestra contra, y lo que se tramita en vía de amparo es un agravio o amenaza de agravio concreto y no hipotético. Peor aun, manifiesta que Lima Airport Partners S.R.L. ha interpuesto una demanda de amparo para cuestionar de manera general una norma jurídica, lo que no procede en sede de amparo. Este no ha sido el propósito de nuestra demanda, tal como claramente se aprecia del propio petitorio y de los fundamentos de la misma.

III.2.- Con relación al derecho constitucional protegido por el proceso de amparo: el derecho a la libertad de contratar.-

El proceso de amparo es un proceso urgente de naturaleza constitucional cuya pretensión es obtener protección jurisdiccional frente a los actos lesivos o amenazas de los derechos constitucionales distintos a la libertad individual y a los tutelados por el hábeas data, tal como lo reconoce el artículo 200° inciso 2 de la Constitución Política del Perú.

derecho a libre contratación, porque en nuestra condición de operador de aeródromo señala que no podemos contratar determinada clase de servicios. Pedimos al Poder Judicial que analice esa disposición y que constate que no nos encontramos dentro los supuestos válidos de limitación al derecho constitucional a la libertad de contratar y que se inaplique la mencionada norma a nuestro caso concreto.

14. Es así que, por los argumentos antes expuestos, es claro que nuestra pretensión se encuentra dentro del contenido constitucionalmente protegido por el derecho a la libertad de contratar. Siendo ello así, solicitamos a la Sala se sirva revocar la presente Resolución N° 01 que declara improcedente la demanda y, en consecuencia, se sirva admitir la misma.

III.2. Proceso de amparo contra normas autoaplicativas.

1. La Resolución N° 1 materia de impugnación señala erróneamente en su Considerando Quinto lo siguiente:

"Quinto: Que el artículo 200° inciso 2) segundo párrafo referido al ahora proceso de amparo señala que no procede contra normas legales ni contra resoluciones emanadas de procedimiento regular, menos aún entonces contra Reglamentos que son disposiciones en abstracto subsidiarias de las leyes;" (El resaltado es nuestro)

2. Con relación a ello, la misma Resolución menciona en su Considerando Sexto lo siguiente:

"Sexto: Que, siendo ello así, se advierte que lo referido por la demandante no constituye un perjuicio concreto, pues no ha tomado forma con acto alguno en su contra, de suyo que lo que expone es un cuestionamiento en abstracto de la infracción a la Constitución por parte de un Reglamento que no se puede tramitar en vía de amparo, pues este conoce el agravio o amenaza de agravio concretos y no hipotéticos; (...)" (El resaltado es nuestro)

POR TANTO:

Solicitamos se sirva declarar fundada nuestra pretensión nulificante, y en caso de ser declarada infundada, se declare fundada la pretensión revocatoria.

OTROSÍ DECIMOS: Que, adjuntamos los siguientes anexos:

Anexo A: Copia simple de la Resolución N° 1 emitida en el proceso de amparo seguido como Expediente N° 95-05, por Forza S.A. para que se declare que el numeral 5.3 del artículo 5° de la Ley N° 28404 (cuyo reglamento fue aprobado por el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, *sub litis*) viola el derecho constitucional a la libertad de contratar de esa empresa .


Anexo B: Sentencia del Tribunal Constitucional N° 2670-2002-AA/TC.

Anexo C: Sentencia del Tribunal Constitucional, en la sentencia expedida en el Proceso de Amparo seguido en los expedientes N° 0683-1996-AA y 0364-1997-AA/TC (acumulados).

Anexo D: Sentencia del Tribunal Constitucional N° 0004-2004-AI.

Anexo E: Sentencia del Tribunal Constitucional N° 1152-97-AA/TC.

Lima, 25 de mayo de 2006


MELISSA NUÑEZ SANTI
Abogada
Reg. C.A.L. N° 37475



644
59
Cancillería
y
Relación
ANEXO

Exp: 95-05
Dte: Forza SA y otro
Ddo: Poder Ejecutivo y otros
Mat: Medida Cautelar. (Acción de Amparo)

Resolución Nro.- Uno ¹⁸⁻⁰⁵
San Juan de Lurigancho, nueve de Mayo
del dos mil cinco.-

AUTOS Y VISTOS: Con el escrito de medida cautelar que antecede y documentos que se acompañan; y **ATENDIENDO;** Al principal y primer otrosí: **Primero:** Que, el Juez puede dictar medida cautelar siempre y cuando se presenten los siguientes presupuestos: a.- La apariencia del derecho o verosimilitud del derecho invocado, cual es el aspecto exterior del derecho mismo, y b.- El peligro en la demora del proceso, que acarrea el asegurar el cesamiento de la violación o amenaza de violación de un derecho fundamental en el espacio y tiempo oportuno; y c.- que el pedido cautelar sea adecuado para garantizar la eficacia de la pretensión; conforme lo establece el artículo 15 del Código Procesal Constitucional; **Segundo:** Que, al amparo de lo dispuesto por el artículo 682 del Código Procesal Civil los solicitantes peticionan una medida cautelar de carácter innovativa a fin que se ordene la inaplicación provisional a su caso concreto de los efectos del numeral cinco punto tres del artículo 5 de la Ley 28404 que regula la Seguridad de la Aviación Civil; **Tercero:** Que, por otro lado la solicitud de medida cautelar debe reunir los requisitos dispuestos en el artículo 610 del Código Procesal Civil (normativa aplicada de forma supletoria a tenor de lo señalado por el Código Procesal Constitucional); **Cuarto:** Que es fundamento de su solicitud en que los solicitantes de la medida cautelar manifiestan que el Congreso de la República y el Poder Ejecutivo (representado por el Presidente de la República y el Presidente del Consejo de Ministros) han dictado y promulgado la Ley Veintiocho Mil cuatrocientos Cuatro Ley de Seguridad de la Aviación Civil, del cual el numeral cinco punto tres del artículo cinco de aquella, prohíbe a los operadores de aeródromos a subcontratar los servicios de seguridad, lo cual ha motivado que la empresa LIMA AIRPORT PARTNERS que actualmente tiene un contrato vigente hasta el veinte de Mayo del año en curso con la empresa FORZA S.A., no pueda renovar dicho contrato por la existencia de la norma en mención, según lo manifiesta en una carta que le certificara con fecha veinticinco de abril del año en curso, con lo cual señala que existe una potencial amenaza de vulneración de sus derechos constitucionales a la libertad de contratar, libertad de empresa y libertad de trabajo; **Quinto:** Respecto de la Verosimilitud del derecho invocado: Que, en este sentido la vulneración de los derechos fundamentales señalados por la parte solicitante como el derecho a la libertad de contratar, de igualdad de trato, a la libertad de trabajo, se hace evidente como consecuencia de la aplicación del dispositivo legal cuya inaplicación provisional se peticiona, resultando del análisis jurídico preliminar, de puro derecho, debe tenerse en cuenta la Primera Disposición General del Código Procesal Constitucional disponiendo que los Jueces del Poder Judicial, en cualquier clase de proceso, cualquiera que fuere su especialidad, deberán observar los pronunciamientos del Tribunal Constitucional en su jurisprudencia. Así, este Juzgado toma en cuenta que en la

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente cero cero trece guión dos mil tres guión CC/TC, el Supremo Interpreté de la Constitución ha establecido que "El acto estatal debe acreditar la necesaria disposición o correspondencia entre la causa que los origina y el efecto buscado. En ese sentido, existe la necesidad de acreditar coherencia y equilibrio entre el antecedente que origina el acto estatal y la consecuencia derivada de aquel", así como de las sentencias señaladas por los peticionantes, lo cual, bajo este argumento, el Tribunal Constitucional concibe al llamado principio de proporcionalidad o razonabilidad instrumental como elemento indispensable para analizar la razonabilidad de las disposiciones legales en aras de descartar su inconstitucionalidad; tomando en cuenta el asotado principio establecido en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, este Juzgado considera que existe verosimilitud o apariencia del derecho invocado por los demandantes por cuanto el sentido que la normas cuya inaplicación provisional solicitan no supera el "test de proporcionalidad o razonabilidad" porque no existe coherencia lógica entre lo que persigue la seguridad de la aviación civil con la prohibición dirigida a los operadores de aeródromos a que subcontraten servicios de seguridad privada, en atención a lo siguiente:

- 1.- Se advierte del contenido de la norma cuya inaplicación se persigue, una desproporcionalidad al objetivo perseguido y consagrado en el inciso "a" del artículo cuarto de la Ley Número Veintisiete Mil Dóscientos Sesenta y Uno -Ley de Aeronáutica Civil-, cual es incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú;
- 2.- Se trata de una medida que al prohibirle al operador del aeródromo a que no pueda subcontratar servicios de seguridad con los privados, limita de forma arbitraria su libertad de contratar y la de las empresas de seguridad, limitando a su vez las posibilidades del operador de contar con mecanismos cada vez más eficientes para garantizar la aviación civil, con lo cual se contraría, flagrantemente, la disposición contenida en el artículo segundo de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil -Ley Veintidós Mil Cuatrocientos Cuatro- que consagra la existencia de un "Programa de Control de Calidad de la Aviación Civil";
- 3.- Asimismo es menester precisar que las razones de interés público o de seguridad nacional, supuestos en los que se podría entender una limitación de los derechos fundamentales, no se establece de forma concreta en las normas relativas a la aeronáutica civil, al existir disposiciones contradictorias entre la Ley de Aeronáutica Civil y la Ley de Seguridad de la Aviación Civil;
- 4.- Genera una distinción arbitraria y discriminatoria de los operadores de aeródromos con las empresas de explotación de aeródromos (líneas aéreas) para quienes se alejiza la prohibición, hecho que conlleva además que la seguridad nacional no se encuentra como principio expuesto en la norma cuya inaplicación se solicita;

Expulsa, irrazonablemente, a las empresas de seguridad privada del mercado de prestación de servicios a los operadores de aeródromos, quienes por su propio giro de negocio se encuentran aptas para prestar dichos servicios, perjudicando, además, a los puestos de trabajo que estas empresas generar en la prestación de sus servicios;

Sexto: Respecto del peligro en la demora del proceso: Que, conforme a lo anterior, y dado que la empresa Línea Airport Partners, actual operador de aeródromo, le ha comunicado a Forza S.A. sobre la imposibilidad de poder renovar el contrato de servicios de seguridad por la aplicación de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, se configura el peligro cierto, concreto e inminente de que de no recibir tutela preventiva por esta Judicatura, los solicitantes de esta

medida sufrirían un perjuicio irreparable sobre sus derechos constitucionales a las libertades de contratar, de empresa y de trabajo, habida cuenta que en el caso de Forza S.A., esta se encuentra próxima a que el contrato que tiene vigente con Lima Airport Partners venza el próximo veinte de mayo del año en curso, sin posibilidad de renovarse por la aplicación de la norma cuestionada; y, en el caso de Gerardo Cárdenas Cuba, en su calidad de Supervisor del grupo de trabajadores (vigilantes) asignados a las instalaciones de Lima Airport Partners, ha sido alertado por su empleadora de que en caso que el operador de aeródromo no le renovase el contrato, se verán en la necesidad de cesar al grupo que supervisa en sus labores para lo cual la empresa le pide coordinación y apoyo en las estrategias legales a emplear; Septimo: Respecto si el pedido cautelar es adecuado para garantizar la eficacia de la pretensión: Que, en este extremo la medida cautelar peticionada por los solicitantes respecto de la inaplicación del dispositivo legal constituido por el numeral cinco punto tres del artículo quinto de la Ley 28404 -Ley de Seguridad de la Aviación Civil-, es una de carácter excepcional -medida cautelar innovativa- cuya naturaleza hace que proceda cuando no existieran otras que puedan tutelar de manera igualmente satisfactorias el derecho invocado; más aún cuando de sus fundamentos fácticos y jurídicos se advierte la estrecha relación con la pretensión principal, en este sentido resulta que la medida cautelar peticionada en su modalidad innovativa, resulta ser la más adecuada para garantizar la eficacia de la pretensión cautelar, concordante con la pretensión principal, cual es la inaplicación al caso concreto de los solicitantes del dispositivo legal antes acotado; Octavo: Que, los hechos precedentes expuestos determinan que la medida peticionada por los solicitantes devenga en amparable, en consecuencia por las normas antes acotadas, esta Judicatura resuelve: **DECLARAR** la **INAPLICACIÓN PROVISIONAL** a los casos concretos de la **EMPRESA FORZA S.A.** y de **GERARDO CÁRDENAS CUBA**, de los efectos de la disposición contenida en el numeral cinco punto tres del artículo quinto de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil -Ley 28404-, hasta que el proceso de amparo constitucional tramitado ante este Despacho culmine con pronunciamiento definitivo sobre el fondo; Al segundo otrosí: Téngase presente las facultades que se delegan a favor del letrado que suscribe el presente escrito; Al tercer otrosí: Téngase presente, - notificándose.-

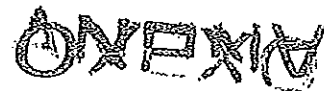
PODER JUDICIAL

[Firma]
 Dr. EDWIN ANIBAL MENDOZA RAMIREZ
 J U E Z
 Cueto Juzgado Mixto
 San Juan de Lurigancho
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

[Firma]
 EDUARDO SALVADOR RAMOS
 Regalista Legal
 Jefe Juzgado Mixto San Juan de Lurigancho
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

EXP. N.º 2670-2002-AA/TC
LIMA
COOPERATIVA DE TRABAJO Y FOMENTO
DEL EMPLEO SANTO DOMINGO Y OTRAS



SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 30 días del mes de enero de 2004, la Sala Segunda del Tribunal Constitucional, con la asistencia de los señores magistrados Rey Terry, Gonzales Ojeda y García Toma, pronuncia la siguiente sentencia

ASUNTO

Recurso extraordinario interpuesto por la Cooperativa de Trabajo y Fomento del Empleo Santo Domingo y otras contra la sentencia de la Quinta Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas 2618, su fecha 23 de setiembre de 2002, que declara improcedente la acción de amparo de autos.

ANTECEDENTES

Con fecha 18 de enero de 2002, las cooperativas de trabajo y fomento del empleo Santo Domingo, Desafío Laboral, Dinamic Complement Works, Selectum, Integración Dinámica, La Exclusiva, Millennium, San Carlos y Santo Domingo de la Amazonía; interponen acción de amparo contra el Congreso de la República y el Ministerio de Trabajo y Promoción Social, con el objeto de que se declare inaplicable a su caso la Segunda Disposición Transitoria, Complementaria y Final de la Ley N.º 27626; se respeten los términos de los contratos celebrados con las empresas usuarias con anterioridad a la vigencia de la norma cuestionada; y que las entidades demandadas o cualquier otra autoridad se abstengan de exigirles a ellas o a sus clientes, las empresas usuarias, la adecuación de los contratos suscritos con anterioridad a la vigencia de la norma cuya inaplicación solicitan. Alegan que se vienen vulnerando sus derechos constitucionales a la contratación, a la inmutabilidad de los términos contractuales y a la libertad de empresa.

Manifiestan que, por su propia naturaleza, son empresas autogestionarias constituidas, dirigidas y de propiedad exclusiva de los trabajadores; que quienes las integran reciben la denominación de socios trabajadores, pues ellos son los únicos dueños, los que conforman sus diversos órganos y quienes participan de las ganancias o pérdidas que puedan tener sus empresas; que no existe en su interior la figura del empleador, puesto que los socios trabajadores son la cooperativa, y si una norma se dictara en relación con las cooperativas, serían los trabajadores, y no los inversionistas, los afectados. Agregan, por otra parte, que tampoco operan como las llamadas *services*, pues mientras estas son sociedades comerciales constituidas por inversionistas que contratan trabajadores para destacarlos a empresas usuarias, ellas no contratan trabajadores, sino que los asocian con el fin de prestar servicios a sus clientes (empresas usuarias) mediante el destaque de sus socios trabajadores. Además, precisan que la prestación correspondiente se materializa a través de contratos de locación de servicios, sin perjuicio de otros que puedan existir; que dichos servicios normalmente se prestan en las unidades de producción o áreas o actividades requeridas por el cliente (empresa usuaria) y que, por lo general, han venido desarrollándose en la actividad principal que la empresa realiza, así como en algunos aspectos temporales, accesorios o complementarios, lo que no ha ofrecido mayor problema, pues las limitaciones legales siempre se circunscribieron a las actividades temporales, mas no a las principales, así como al número de trabajadores por destacar. Añaden que, a pesar de que en los últimos años, las cooperativas de trabajo y fomento del empleo han celebrado cientos de contratos con empresas usuarias con el fin de prestarles servicios permanentes vinculados a su actividad principal, realizando inversiones y contrayendo diversas obligaciones, la ley cuestionada ha generado una serie de inconstitucionalidades,

como el hecho de crear una barrera de acceso absoluta, consistente en la prohibición de prestar servicios permanentes, o diversas barreras de acceso limitado, como exigirles un nuevo registro, capitales mínimos, fianzas, responsabilidad solidaria con la empresa usuaria, etc.; y que lo más grave de todo es que se atenta contra sus contratos vigentes, pues se los deja sin efecto al obligarlos a su adecuación a los alcances de la ley en cuestión, produciéndose de este modo una intervención estatal abusiva en las relaciones jurídicas privadas.

Durante el transcurso del proceso, se incorporan las cooperativas de trabajo y fomento del empleo Libertad LTDA. y Laborcoop LTDA., haciendo suyos los fundamentos expuestos en la demanda.

El Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Trabajo y Promoción Social contesta la demanda negándola y contradiciéndola, aduciendo que no se ha vulnerado ningún derecho constitucional, pues la Ley N.º 27626 se promulgó para regular la intermediación laboral del régimen laboral de la actividad privada, así como para tutelar adecuadamente los derechos de los trabajadores, ya que, como se aprecia de los contratos de trabajo celebrados entre las cooperativas demandantes y las diferentes empresas usuarias, algunos son supuestos contratos de trabajo bajo la modalidad de locación de servicios, regulada por el Código Civil, con lo cual, en realidad, se desnaturaliza el verdadero contrato de trabajo y se vulneran los derechos adquiridos de los trabajadores. Agrega que ha sido por razones de necesidad pública que se han regulado las actividades de las empresas especiales de servicios y de las cooperativas de trabajadores; que con la disposición impugnada no se cambian los términos de los contratos suscritos con anterioridad a la vigencia de la ley, sino que únicamente se les exige la adecuación de los contratos a los propios estatutos de las cooperativas, y que, por lo demás, contradictoriamente se vienen incumpliendo.

El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Poder Legislativo deduce la excepción de oscuridad o ambigüedad en el modo de proponer la demanda, y, en cuanto al fondo, niega y contradice la demanda alegando que no procede el amparo contra normas legales; que la vía del amparo no es la idónea al requerirse la actuación de diversos medios probatorios, y que todas las empresas se encuentran sujetas a las normas constitucionales, debiendo prevalecer el interés general sobre el particular, lo que significa que en el presente caso no se han vulnerado derechos constitucionales.

El Cuadragésimo Cuarto Juzgado Especializado en lo Civil de Lima, con fecha 8 de abril de 2002, declara infundada la excepción propuesta e improcedente la acción de amparo, por considerar que en el caso de autos no se cumplen los presupuestos del control difuso, ya que no existe acto alguno que demuestre ser aplicativo de la norma legal cuestionada; añadiendo que el amparo no es la vía idónea para impugnar en abstracto la validez de una norma jurídica.

La recurrida confirma la apelada en el extremo en que se declara improcedente la demanda, por considerar que la humanización del contrato implica concebirlo como un medio integrador, armonizador y cooperador en las relaciones sociales, y no como vehículo de explotación, imposición o abuso de una parte sobre la otra; que en dicho contexto, resulta evidente que, frente a circunstancias graves, el legislador puede merituar la posibilidad de intervenir en las relaciones jurídicas en curso de ejecución; que, por otra parte, el caso examinado se ajusta a la primera parte del artículo 62º de la Constitución, respecto a los contratos celebrados entre particulares, distinta de la segunda, referida a los llamados contratos leyes; señalando que mientras que en estos interviene el Estado de forma limitada, en aquellos interviene con el objeto de que no se contravengan las leyes de orden público, criterio que debe ser concordado con lo dispuesto en el artículo 2º, inciso 14), de la misma norma fundamental y lo normado en el Código Civil; y que la norma cuya inaplicación se pretende no viola el derecho de contratar con fines lícitos, ni el derecho al trabajo, sino que favorece los intereses y derechos que las propias

demandantes dicen representar, evitando la tercerización laboral e impidiendo la desnaturalización de las verdaderas características y alcances de todo contrato de trabajo.

FUNDAMENTOS

1. El objeto de la demanda es que se declare inaplicable a las cooperativas recurrentes la Segunda Disposición Transitoria, Complementaria y Final de la Ley N.º 27626; que se respeten los términos de los contratos celebrados con las empresas usuarias con anterioridad a la vigencia de la norma cuestionada; y que las entidades demandadas o cualquier otra autoridad se abstengan de exigir a las cooperativas demandantes o a sus clientes (las empresas usuarias) la adecuación de los contratos suscritos con anterioridad a la vigencia de la norma cuya inaplicación se solicita. Se alega la vulneración de los derechos constitucionales a la contratación, a la inmutabilidad de los términos contractuales y a la libertad de empresa.
2. De manera preliminar a la dilucidación de la presente controversia y dado que ya se ha discutido en sede judicial el argumento de que no procede el amparo contra normas legales, así como el carácter autoaplicativo, o no, de la norma impugnada, este Colegiado considera necesario precisar lo siguiente: en la medida en que la disposición cuestionada establece un plazo determinado para que las empresas usuarias (y, por extensión, las cooperativas recurrentes) procedan a adecuarse a los alcances de dicha normatividad, generando, en caso de incumplimiento, específicos efectos jurídicos, así como sanciones, queda claro que, por sus alcances, se trata, en el supuesto examinado, de una norma de naturaleza autoaplicativa que, como tal, no requiere de actos concretos de aplicación, ya que desde su sola entrada en vigencia genera una serie de obligaciones a sus destinatarios. Por consiguiente y en razón de que este Tribunal ha señalado que, tratándose de normas autoaplicativas, no opera la prohibición de interponer demandas de amparo contra leyes, debe desestimarse el argumento referido a una presunta inexistencia de algún requisito de procedibilidad, encontrándose el Tribunal en condiciones de resolver sobre el fondo del asunto controvertido.
3. Merituados los argumentos de las partes, así como las instrumentales obrantes en el expediente, este Colegiado considera que la presente demanda resulta desestimable por las siguientes razones: a) la Segunda Disposición Transitoria, Complementaria y Final de la Ley N.º 27626 ha establecido que "Las empresas usuarias que hayan celebrado contratos de intermediación laboral fuera de los supuestos previstos en la presente ley gozarán de un plazo de 90 (noventa) días naturales a partir de la publicación de la presente Ley para proceder a la adecuación correspondiente. Vencido el plazo anterior, si no se hubieran adecuado a las normas establecidas por la presente, se entenderá que los trabajadores destacados fuera de los supuestos de esta norma tienen contrato de trabajo con la empresa usuaria desde el inicio del destaque, sin perjuicio de la sanción correspondiente tanto a esta empresa como a la respectiva entidad"; b) la mencionada norma se adscribe a un marco normativo general que, como su nombre lo indica, pretende regular la intermediación laboral del régimen laboral de la actividad privada, específicamente el referido a las empresas especiales de servicios (*services*) y a las cooperativas de trabajadores, con el objeto de tutelar los derechos de los trabajadores. No tendría, en tal sentido, otro propósito que no fuera el de otorgar un régimen de seguridades para quienes, en su condición de trabajadores, pertenezcan a cualquiera de las modalidades organizativas señaladas en la norma; c) aunque la discusión central que se ha planteado en el presente proceso gira en torno a determinar si el régimen normativo establecido en la norma cuestionada lesiona o no la libertad contractual y la inmutabilidad de los términos contractuales, este Colegiado considera que ello parte de un supuesto que de antemano debe descartarse: que los contratos en cuanto tales impiden, en lo absoluto, todo tipo de intervencionismo estatal; d) si bien el artículo 62º de la Constitución establece que la libertad de contratar garantiza que las partes puedan pactar según las normas vigentes al momento del contrato y que los términos contractuales no

pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase, dicha disposición necesariamente debe interpretarse en concordancia con su artículo 2º, inciso 14), que reconoce el derecho a la contratación con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público. Por consiguiente, y a despecho de lo que pueda suponer una conclusión apresurada, es necesaria una lectura sistemática de la Constitución que, acorde con lo citado, permita considerar que el derecho a la contratación no es ilimitado, sino que se encuentra evidentemente condicionado en sus alcances, incluso, no sólo por límites explícitos, sino también implícitos; e) límites explícitos a la contratación, conforme a la norma pertinente, son la licitud como objetivo de todo contrato y el respeto a las normas de orden público. Límites implícitos, en cambio, serían las restricciones del derecho de contratación frente a lo que pueda suponer el alcance de otros derechos fundamentales y la correlativa exigencia de no poder pactarse contra ellos. Asumir que un acuerdo de voluntades, por más respetable que parezca, puede operar sin ningún referente valorativo, significaría no precisamente reconocer un derecho fundamental, sino un mecanismo de eventual desnaturalización de los derechos; f) en el contexto descrito, la norma cuestionada pretende revertir el uso indiscriminado que se ha venido haciendo de determinadas modalidades contractuales en desmedro de lo que deben representar verdaderos contratos de trabajo. De las abundantes instrumentales obrantes en el expediente, se puede apreciar que lo que han hecho las cooperativas recurrentes y las empresas usuarias, no es precisamente facilitar, so pretexto de la existencia de contratos, el establecimiento de relaciones jurídicas en las que al trabajador se le garantizan todos y cada uno de los derechos laborales, sino incorporar modalidades sustitutorias (típicos contratos de naturaleza civil) en las que no quedan explícitas las condiciones en las que estos van a prestar sus servicios, ni mucho menos la garantía de que todos sus derechos van a ser reconocidos; g) si como se ha precisado con anterioridad, el contrato se transforma en un mecanismo que distorsiona derechos laborales o no permite garantizarlos del modo más adecuado, no cabe la menor duda de que el objetivo de licitud predicado por la norma fundamental se ve vulnerado, a lo que se suma el hecho de facilitar que derechos que se consideran constitucionalmente adquiridos e irrenunciables, puedan verse vaciados de contenido. Ya que ello se ha venido observando a raíz del proceder de las cooperativas recurrentes y las empresas usuarias, el Estado no sólo tenía la facultad, sino el deber de intervenir creando una normativa que resultara compatible con los derechos laborales del trabajador. Por consiguiente y desde la perspectiva anteriormente descrita, no cabe considerar que la adecuación acorde con los alcances de la norma impugnada vulnere derechos constitucionales como los invocados en la demanda; h) debe quedar establecido, en todo caso, que cuando este Colegiado considera que la norma cuestionada es compatible con la Constitución y particularmente con el derecho de contratación, no está diciendo que todas las intervenciones del Estado sean constitucionalmente válidas, sino solamente puntualizando que, en el caso concreto, no se observa un proceder irrazonable, sino plenamente justificado.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, en uso de las atribuciones que le confieren la Constitución Política del Perú y su Ley Orgánica,

FALLA

REVOCANDO la recurrida que, confirmando la apelada, declaró improcedente la demanda y, reformándola, la declara **INFUNDADA**. Dispone la notificación a las partes, su publicación conforme a ley y la devolución de los actuados.

SS.

REY TERRY

Federal alemán, en posición que este Colegiado hace suya: “ (...) el derecho fundamental de propiedad sólo despliega su vigor frente a los impuestos, en el caso de que estos tengan un efecto estrangulador (*erdrosselnde Wirkung*)” [Cfr. BVerfGE 93, 121 (53 y ss)].

§7. ITF y el secreto bancario

30. De otro lado, los demandantes alegan que el artículo 17° de la Ley N.° 28194 lesiona el secreto bancario, puesto que el ITF “(...) plantea la necesidad injustificada, indebida e inconstitucional (...)” de acceder a la información bancaria de los ciudadanos en supuestos distintos a los contemplados en el inciso 5 del artículo 2° de la Carta Fundamental, siendo las empresas del sistema financiero las encargadas de efectuar la declaración del pago del impuesto por cuenta de los contribuyentes, situación que se agrava —según sostienen los demandantes— cuando el propio artículo 17° establece que esta información se proporcionará también respecto de determinadas operaciones exoneradas del impuesto, lo que pondría de manifiesto “(...) que el verdadero interés del Estado no es conocer la base imponible del tributo, sino acceder, indebidamente, a la información financiera de los ciudadanos (...)”.
31. Al respecto, el Congreso sostiene que el secreto bancario protege sólo las “operaciones pasivas” de los clientes de los bancos o entidades financieras, es decir, fundamentalmente, depósitos de ahorro, a plazo, a la vista, innominados y certificados de depósito. La extensión del secreto bancario a otros espacios más allá de las “operaciones pasivas” de los clientes —según afirma el representante del Congreso— obedecería, en todo caso, a la práctica comercial o a razones de índole contractual, puesto que no se encontrarían bajo la protección del secreto bancario.
32. El artículo 17° de la Ley N.° 28194 puede ser interpretado, cuando menos, en dos sentidos distintos, a criterio de este Colegiado. De un lado, como una disposición que autoriza el levantamiento del secreto bancario, quebrando el núcleo duro del derecho a la intimidad personal de la que es manifestación concreta, y de otro, como una restricción de dicho secreto prolongándolo hacia la Administración Tributaria, cuyo uso sólo podrá tener finalidades institucionales de control de la tributación y de fiscalización conforme a las normas vigentes sobre la materia.
- Sólo la primera de las interpretaciones resulta incompatible con la Carta Fundamental. Empero, respecto de la segunda, es necesario efectuar un juicio de proporcionalidad, a efectos de determinar su legitimidad o ilegitimidad. Y es que nos encontramos ante un conflicto entre el derecho al secreto bancario y los fines institucionales de la Administración Tributaria, orientados a hacer efectivo el principio de solidaridad contributiva, sobre el que se asienta toda la teoría tributaria del Estado Constitucional.
33. La Constitución, en el inciso 5 de su artículo 2°, establece que el levantamiento del secreto bancario procede a pedido del juez, del Fiscal de la Nación o de una comisión investigadora del Congreso, con arreglo a ley y con la finalidad de investigar un delito o indicio de delito; sin embargo, no ha delimitado de manera explícita el contenido de la institución, por lo que corresponde ahora analizarlo para lograr su cabal elucidación.
34. El derecho fundamental a la intimidad, como manifestación del derecho a la vida privada sin interferencias ilegítimas, tiene su concreción de carácter económico en el secreto bancario y la reserva tributaria. Así lo ha sostenido este Colegiado en el Exp. N.° 1219-2003-HD/TC, al considerar que: “(...) la protección constitucional que se dispensa con el secreto bancario, busca asegurar la reserva o confidencialidad (...) de una esfera de la vida privada de los individuos o de las personas jurídicas de derecho privado. En concreto, la necesaria confidencialidad de las operaciones bancarias de cualquiera de los sujetos descritos que pudieran realizar con cualquier ente público o

privado, perteneciente al sistema bancario o financiero.

En ese sentido, el secreto bancario forma parte del contenido constitucionalmente protegido del derecho a la intimidad, y su titular es siempre el individuo o la persona jurídica de derecho privado que realiza tales operaciones bancarias o financieras". (FJ. 9).

35. Así pues, mediante el secreto bancario y la reserva tributaria, se busca preservar un aspecto de la vida privada de los ciudadanos, en sociedades donde las cifras pueden configurar, de algún modo, una especie de "biografía económica" del individuo, perfilándolo y poniendo en riesgo no sólo su derecho a la intimidad en sí mismo configurado, sino también otros bienes de igual trascendencia, como su seguridad o su integridad.

36. Empero, el derecho a la intimidad no importa, *per se*, un derecho a mantener en el fuero íntimo toda información que atañe a la vida privada, pues sabido es que existen determinados aspectos referidos a la intimidad personal que pueden mantenerse en archivos de datos, por razones de orden público (vg. historias clínicas). De allí la necesidad de que la propia Carta Fundamental establezca que el acceso a dichas bases de datos constituyan una excepción al derecho fundamental a la información, previsto en el primer párrafo del inciso 5 del artículo 2º de la Constitución.

A su vez, debe tenerse presente que respecto al derecho fundamental a la intimidad, también cabe la distinción entre aquella esfera protegida que no soporta limitación de ningún orden (contenido esencial del derecho), de aquella otra que permite restricciones o limitaciones, en tanto éstas sean respetuosas de los principios de razonabilidad y proporcionalidad (contenido "no esencial").

37. En criterio de este Colegiado existen, cuando menos, tres motivos que permiten sostener que el secreto bancario, en tanto se refiere al ámbito de privacidad económica del individuo, no forma parte del contenido esencial del derecho a la intimidad personal: a) la referencia al contenido esencial del derecho a la intimidad personal, reconocido por el artículo 2º7 de la Constitución, hace alusión a aquel ámbito protegido del derecho cuya develación pública implica un grado de excesiva e irreparable aflicción psicológica en el individuo, lo que difícilmente puede predicarse en torno al componente económico del derecho; b) incluir la privacidad económica en el contenido esencial del derecho a la intimidad, implicaría la imposición de obstáculos irrazonables en la persecución de los delitos económicos; c) el propio constituyente, al regular el derecho al secreto bancario en un apartado específico de la Constitución (segundo párrafo del artículo 2º5), ha reconocido expresamente la posibilidad de limitar el derecho.

38. Así pues, determinadas manifestaciones del derecho a la intimidad no importan conservar en conocimiento privativo del titular la información a ella relativa, sino tan sólo la subsistencia de un ámbito objetivo de reserva que, sirviendo aun a los fines de la intimidad en tanto derecho subjetivo constitucional, permitan mantener esa información reservada en la entidad estatal que corresponda, a fin de que sea útil a valores supremos en el orden constitucional, dentro de márgenes de razonabilidad y proporcionalidad.

39. Así las cosas, las afectaciones del secreto bancario que están proscritas constitucionalmente serán sólo aquellas que conlleven, en sí mismas, el propósito de quebrar la esfera íntima del individuo, mas no aquellas que, manteniendo el margen funcional del elemento de reserva que le es consustancial, sirvan a fines constitucionalmente legítimos, tales como el seguimiento de la actividad impositiva por parte de la Administración Tributaria, en aras de fiscalizar y garantizar el principio de solidaridad contributiva que le es inherente.

40. Dichos fines son los que pretenden ser alcanzados por los numerales 1, 2 y primer párrafo del

impuesto”.

46. Por su parte, el Congreso de la República alega que el mandato del artículo 87° de la Constitución, según el cual “el Estado fomenta y garantiza el ahorro”, ha sido desarrollado por los artículos 132° y 134° de la Ley N.º 26702 —Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros—, y que, a partir de lo allí dispuesto, es posible “identificar el contenido esencial del derecho del ahorrista que protege y garantiza la Constitución”, el cual se traduce “en la adopción de una serie de medidas de supervisión y control de las entidades financieras que reciben ahorros”, esto es, en “la seguridad que se busca transmitir a los potenciales ahorristas sobre la seguridad de los fondos que confían a las empresas del sistema bancario y financiero”.

Añade que “(...) mientras sus recursos se encuentren razonablemente protegidos mediante mecanismos preventivos, como la autorización para su funcionamiento por la Superintendencia de Banca y Seguros, así como mecanismos permanentes como las facultades inspectivas de la SBS (...), no nos encontraremos ante situaciones inconstitucionales ni de incumplimiento del mandato constitucional impuesto al Estado de fomentar y garantizar el ahorro”.

47. Aunque en la demanda no se ha expresado concretamente cuál es la disposición de la Ley N.º 28194 que afectaría el artículo 87° de la Constitución, es posible inferir que, en relación a este punto, el precepto impugnado es el inciso a) del artículo 9° y sus normas conexas. Dicha disposición establece que: “El impuesto a las transacciones financieras grava las operaciones en moneda nacional o extranjera, que se detallan a continuación: a) La acreditación o débito realizados en cualquier modalidad de cuentas abiertas en las empresas del Sistema Financiero, excepto la acreditación, débito o transferencia entre cuentas de un mismo titular mantenidas en una misma empresa del Sistema Financiero o entre sus cuentas mantenidas en diferentes empresas del Sistema Financiero”.

48. Sin embargo, en lo que a este extremo de la demanda atañe, resulta claro que la impugnación sobre el indicado inciso a) del artículo 9° de la Ley N.º 28194 no se refiere a lo que allí *in toto* se ha previsto, sino a que no se haya excluido de las operaciones gravadas a las cuentas de ahorro que se encuentren abiertas en las empresas del sistema financiero.

49. La protección y fomento del ahorro supone un amplio margen de maniobrabilidad de parte del Estado. Sin embargo, en este caso, los límites a las políticas públicas se expresan, de un lado, en no suprimir o vaciar de contenido a la institución del ahorro (deber de garantizar), y, de otro, en cuidar en grado extremo que tales políticas públicas no supongan un entorpecimiento u obstaculización irrazonable o desproporcionada de su práctica (deber de fomento).

50. El Tribunal Constitucional ha sostenido que el artículo 87° de la Constitución reconoce al ahorro como un derecho subjetivo constitucional, en la medida que el Estado se encuentra, de un lado, prohibido de apropiarse arbitrariamente de él, y de otro, obligado a fomentarlo y garantizarlo; y también como una garantía institucional que auspicia la protección del ahorrista en el sistema financiero. (STC N.º 0410-2002-AA/TC, FJ. 2)

51. Como el ahorro está constituido por un conjunto de imposiciones de dinero que realizan la personas naturales y jurídicas en las empresas del sistema financiero, el factor de real relevancia para determinar el cumplimiento del Estado de su obligación de garantizar y fomentar el ahorro, sería el análisis de la ley que, por mandato directo del propio artículo 87° de la Carta Fundamental, tiene reservada la regulación de las obligaciones y los límites de las empresas que reciben los ahorros del público, así como de la labor que cumple la Superintendencia de Banca y Seguros en el control de

las empresas bancarias, conforme a las prescripciones previstas en dicha ley. Así, el cumplimiento de la labor estatal de fomento y garantía del ahorro no puede apreciarse a partir de una medida aislada como la imposición de un tributo sobre la transferencia de los montos contenidos en una cuenta de ahorro, sino a la luz del conjunto de medidas y regulaciones asumidas por el aparato estatal y orientadas a garantizar la cabal eficacia del artículo 87° de la Constitución.

52. Consecuentemente, este Colegiado comparte la apreciación del representante del Congreso de la República, en el sentido de que es preciso atender a la suma de garantías contenidas en diversas disposiciones de la Ley N.° 26702 —Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros— para determinar si, cuando menos en un sentido objetivo y abstracto (tal como corresponde en un proceso de inconstitucionalidad), el Estado cumple con el artículo 87° de la Constitución.

53. Por consiguiente, el establecimiento de límites y prohibiciones, la obligación de mantener una reserva en el capital social de las empresas financieras, la constitución de provisiones genéricas y específicas de cartera, individuales o preventivas globales por grupos o categorías de crédito, para la eventualidad de créditos impagos; la constitución de otras provisiones y cargos a resultados, tratándose de las posiciones afectas a los diversos riesgos de mercado, entre otras medidas previstas en el artículo 132° de la referida ley, así como la necesidad de auditorías externas; la supervisión para que las empresas bancarias cumplan con los límites individuales y globales, además de otras medidas dispuestas por el artículo 134° de la Ley N.° 26702; y, en fin, la necesidad de que se tenga una debida información sobre el estado de las empresas financieras, un fondo de seguro de depósitos y una central de riesgos, permiten concluir que, en un análisis global, el establecimiento de un tributo como el ITF, de naturaleza no confiscatoria (según se ha visto) y temporal (artículo 23°.3 de la Ley N.° 28194), no vulnera el artículo 87° de la Constitución, puesto que la institución del ahorro se mantiene garantizada por otras diversas medidas.

Por estos fundamentos y los de los magistrados Alva Orlandini y Revoredo Marsano, el Tribunal Constitucional, en ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución Política del Perú,

HA RESUELTO

1. Declarar, por unanimidad, **FUNDADA**, en parte, la demanda de inconstitucionalidad contra la Ley N.º 28194, y, en consecuencia, inconstitucional el último párrafo del artículo 17º de la Ley N.º 28194, cuyo tenor es el siguiente: *"La información señalada en el párrafo anterior también será proporcionada respecto de las operaciones exoneradas comprendidas en los literales b), c), d), e), h), i), j), k), l), ll), m), o), s), t), u), v), w) y x) del Apéndice, señalando adicionalmente en este caso el monto acumulado de las operaciones del inciso a) del artículo 9 exoneradas del impuesto. Asimismo, las empresas del Sistema Financiero deberán informar a la SUNAT sobre la Declaración Jurada a que se refiere el artículo 11, en la forma, plazo y condiciones que establezca el Reglamento"*. Por consiguiente, a partir del día siguiente de la publicación de la presente sentencia en el Diario Oficial "el Peruano", dicho párrafo deja de tener efecto en nuestro ordenamiento jurídico.
2. Declarar, por unanimidad, que integra la parte resolutive de la presente sentencia el Fundamento Jurídico 23, *supra*, conforme al cual los jueces ordinarios mantienen expedita la facultad de inaplicar el ITF en los casos específicos que puedan ser sometidos a su conocimiento, si fuera acreditado el efecto confiscatorio del impuesto a la luz de la capacidad económica de los sujetos afectados;
3. Declarar, por mayoría, **INFUNDADA** la demanda de inconstitucionalidad contra la Ley N.º 28194 en lo demás que contiene; y
4. Declarar, por mayoría, **IMPROCEDENTES**, las demandas de inconstitucionalidad interpuestas contra el Decreto Legislativo N.º 939, y su modificatoria, el Decreto Legislativo N.º 947. Sin perjuicio, de dejar expedita la facultad de los jueces ordinarios de inaplicar el ITF, en los casos específicos que puedan ser sometidos a su conocimiento, si fuera acreditado el efecto confiscatorio del impuesto a la luz de la capacidad económica de los sujetos afectados.

Publíquese y notifíquese.
SS.

ALVA ORLANDINI
BARDELLI LARTIRIGOYEN
REVOREDO MARSANO
GONZALES OJEDA
GARCÍA TOMA

EXPS. N.º 0004-2004-AI/TC
N.º 0011-2004-AI/TC, N.º 0012-2004-AI/TC
N.º 0013-2004-AI/TC, N.º 0014-2004-AI/TC
N.º 0015-2004-AI/TC, N.º 0016-2004-AI/TC
Y N.º 0027-2004-AI/TC (ACUMULADOS)
LIMA
COLEGIO DE ABOGADOS
DEL CUSCO Y OTROS

FUNDAMENTO DE VOTO DEL MAGISTRADO ALVA ORLANDINI

El principio de legalidad de la tributación es en el Perú más teórico que real. En efecto, la revisión de la legislación dictada en nuestra Nación acredita que los diversos impuestos fueron creados por disposiciones emanadas de los gobiernos de facto, denominadas decretos-leyes, muchos de los cuales mantienen vigencia, mas no por leyes aprobadas en el Congreso o por decretos legislativos, en caso de delegación (prevista en las Constituciones de 1979 y 1993).

Como lo tiene ya determinado este Tribunal (sentencia de 3 de enero de 2003, Exp. N.º 010-2000-AI), se ha seguido la teoría de la continuidad en cuanto a la legislación de facto; y, por ende, los decretos-leyes no perdieron vigencia, cuando se restablecía el orden constitucional, casi siempre precaria y temporalmente, en las distintas etapas de la República.

Obvio es, sin embargo, que a la luz del Estado Social y Democrático de Derecho que rige hoy en el Perú, es insoslayable examinar —como efectivamente lo hace la sentencia *ut supra*— si las normas legales impugnadas en estos procesos son o no compatibles con la Constitución Política de 1993.

La Constitución Histórica

Los preceptos pertinentes de la Constitución Histórica sirven, sin duda, de guía.

1. Las Bases de la Constitución Peruana, de 17 de diciembre de 1822, enunciaron (9-7) que la Constitución debe proteger la igual repartición de contribuciones, en proporción a las facultades de cada uno, lo mismo que la de las cargas públicas; y (18) que la imposición de contribuciones y modo de repartirlas se determinará exclusivamente por el Congreso.
2. La Constitución de 1823 estableció como potestades exclusivas del Congreso (60-9) decretar las contribuciones, impuestos y derechos para el sostén y defensa de la República; y del Poder Ejecutivo (80-6), decretar la inversión de los caudales destinados por el Congreso a los diversos ramos de la administración pública. Asimismo, dispuso que (148) constituyen la Hacienda Pública todas las rentas y productos que conforme a la Constitución y a las leyes deban corresponder al Estado; que (149) el Presupuesto de los gastos públicos fijará las contribuciones ordinarias, mientras se establece la única contribución y se adopte por regla constante el acrecimiento de la Hacienda con el fomento de ramos productivos a fin de disminuir las imposiciones en cuanto sea posible; y que (151.2 y 151.3) el Ministerio de Hacienda presentará anualmente al Gobierno, para que lo haga al Congreso, el Presupuesto de los Gastos para el servicio de la República y el plan de contribuciones ordinarias para cubrirlos.
3. La Constitución de 1826 otorgó a la Cámara de Tribunos (43—2) la iniciativa en las contribuciones anuales y en los gastos públicos; y al Presidente de la República (83-19) el cuidado de la recaudación e inversión de las contribuciones con arreglo a las leyes. Además, garantizó

enunciativamente (146) que las contribuciones se repartirán proporcionalmente, sin ninguna excepción ni privilegio.

4. La Constitución de 1828 atribuyó al Congreso (48-8) la tarea de fijar los gastos generales, establecer las contribuciones necesarias para cubrirlo, arreglar su recaudación, determinar su inversión, y tomar anualmente cuentas al Poder Ejecutivo; y a éste (90-18), el cuidado de la recaudación e inversión de las recaudaciones y demás fondos de la Hacienda Pública.
5. La Constitución de 1834 determinó que correspondía al Congreso (51-8) aprobar, o no, el Presupuesto de los gastos del año, establecer las contribuciones necesarias para cubrirlos, suprimir las establecidas, determinar la inversión de las rentas nacionales y tomar anualmente cuentas al Poder Ejecutivo; el cual, a su vez, debía (85-20) cuidar de la recaudación e inversión de las contribuciones y demás fondos de la Hacienda Pública con arreglo a ley. Como Garantía Constitucional (168) declaró que la facultad de imponer contribuciones directas o indirectas corresponde exclusivamente al Congreso; y que sin una ley expresa, ninguna autoridad ni individuo de la República podía imponerlas, bajo pretexto alguno.
6. La Constitución de 1839 declaró que era atribución del Congreso (55-6) aprobar o desechar el Presupuesto de los gastos del año, establecer las contribuciones necesarias para cubrirlos, suprimir las establecidas, determinar la inversión de las rentas nacionales, tomar anualmente cuentas al Poder Ejecutivo (87-25) y velar por la recaudación e inversión de los fondos de la hacienda pública. Declaró, como garantía individual, que (162) las contribuciones se repartirán proporcionalmente entre los ciudadanos, sin excepción ni privilegio alguno.
7. La Constitución de 1856, precisó (8) que no puede imponerse contribuciones sino en virtud de una ley, en servicio público y en proporción a los medios del contribuyente, y limitó a un año las contribuciones directas.
8. La Constitución de 1860, asimismo, estableció como una garantía nacional (8 y 59.5) que no pueden imponerse contribuciones sino en virtud de una ley, en proporción a las facultades del contribuyente y para el servicio público.
9. La Constitución de 1867 prescribió también como una garantía nacional (7 y 59-5) que sólo el Congreso puede imponer contribuciones, y que, en el caso de las contribuciones personales, éstas no podrán ser impuestas sino por un determinado tiempo.
10. La Constitución de 1920 preceptuó (7 y 83-5) que no pueden crearse, modificarse ni suprimirse contribuciones sino en virtud de una ley y para el servicio público, y (8) que la contribución sobre la renta será progresiva.
11. La Constitución de 1933 garantizó (8 y 123-5) que sólo para el servicio público podrá la ley crear, alterar o suprimir impuestos, así como exonerar de su pago en todo o en parte; y que no hay privilegios personales en materia de impuestos.
12. La Constitución de 1979 declaró (77) que todos tienen del deber de pagar los tributos que les corresponden y de soportar equitativamente las cargas establecidas por la ley para el sostenimiento de los servicios públicos. Estableció además (80), que son deberes fundamentales del Estado defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, promover el bienestar general basado en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado del país, y eliminar toda forma de explotación del hombre por el hombre y del hombre por el Estado. Igualmente (110), que el régimen económico de la República se fundamenta en los principios de justicia social

declarar procedentes las demandas en esos extremos y avocarse al conocimiento del fondo tanto de los decretos como de la ley. De lo contrario se tendría que, para burlar las declaraciones de inconstitucionalidad de las normas que haga el Tribunal Constitucional le bastaría al Congreso duplicar las reglas inconstitucionales en una nueva ley, lo cual no puede admitirse.

En el párrafo 3 de la sentencia, mis colegas se eximen de pronunciarse sobre los "efectos" que cumplieron, en el pasado, los Decretos Legislativos N.º 939 y 947 sobre materia tributaria. Justifican su abstención en que "algunas de las transacciones" exoneradas por la Ley N.º 28194 permiten la devolución a los trabajadores y pensionistas del monto del ITF cuyo débito sea indébito.

Sin embargo, los trabajadores y pensionistas no son los únicos contribuyentes de la ley 28194; y, además, los efectos de los Decretos Legislativos pueden ir más allá que la simple devolución del monto del ITF.

Opino que los Decretos Legislativos impugnados, siendo de carácter tributario, surtieron efectos durante el tiempo que estuvieron vigentes, de modo que el Tribunal Constitucional estaba en la obligación de pronunciarse sobre dichos efectos, tal como lo ordena su Ley Orgánica.

La circunstancia de que hayan surtido efectos "sólo 25 días" tampoco exoneraría a mis colegas de establecer en la sentencia el tratamiento jurídico respecto a sus efectos, pues aún siendo tal porción de tiempo, son muchísimas las transacciones bancarias realizadas por individuos y empresas en ese lapso.

Además, llama la atención el hecho de que, si mis colegas consideraban improcedentes las demandas contra los Decretos Legislativos N.ºs 939 y 947 por haber sido derogados por la Ley 28194, las "acumuláran" (en mayo de 2004) con la demanda contra la Ley N.º 28194 (interpuesta en abril de 2004).

3. Por otro lado, considero que sí se vulnera el derecho a la igualdad al exigir como requisito para deducir gastos, costos o créditos con fines tributarios que el pago de ciertas sumas de dinero tenga que efectuarse forzosamente mediante la forma prevista en los artículos 3º al 6º de la Ley N.º 28194 (bancarización). El esfuerzo de la ley por exonerar de dicha formalidad a ciertos tipos de transacciones, no libera a la norma de su irregularidad constitucional: todos tenemos igual derecho para deducir lo regularmente deducible en el campo tributario. No puede imponerse a algunos ciudadanos ciertas obligaciones como pre-requisito para ejercer el derecho de deducción de gastos, y a otros no; menos aun cuando la forma exigida por la ley es onerosa, pues tiene el costo del tributo. En síntesis, para ejercer el derecho a deducir los gastos tributarios, algunos ciudadanos (los que usan el sistema financiero) deben pagar un tributo, y otros no.
4. Al finalizar el párrafo 8 de la sentencia *ut supra*, mis colegas sostienen que el medio de pago a través del cual la obligación contenida en el contrato debe cumplirse, no forma parte del contenido mínimo o esencial de la libertad contractual. Discrepo de ello. No corresponde al Tribunal Constitucional o a ningún otro Tribunal señalar en abstracto cuál es el contenido esencial de la libertad contractual en todos y cada uno de los contratos. La calificación de cualquier circunstancia, incluida la forma de pago, como esencial o no en un contrato, depende de las circunstancias y de las voluntades de los contratantes, y no de terceros. Así, lo que es esencial para un individuo puede no serlo para otro. La forma y la moneda del pago pueden ser esenciales en épocas de inflación incontrolada en contratos de pago continuado. En consecuencia, si bien para muchos ciudadanos la "forma de pago" impuesta por la Ley N.º 28194 puede resultar irrelevante, el Tribunal Constitucional no puede afirmar que para otros ciudadanos no ésta constituya un elemento esencial.

Recuerdo, en esta oportunidad, lo expresado por el abogado del demandante en la Audiencia Pública: La gran mayoría de las transacciones comerciales en la sierra y selva peruanas se llevan a cabo en ferias y en lugares donde no existen entidades bancarias, de tal modo que para ellas la exigencia de la ley de acudir a los bancos como requisito para las deducciones tributarias sí resulta una cuestión importante.

5. Coincido con el demandante, por otra parte, y disiento con mis colegas, en que no bastan las excepciones al pago del tributo que establece el artículo 6° de la Ley cuestionada, pues tales excepciones no alcanzan, por ejemplo, a las transacciones feriales antes citadas. Para estar exonerada del impuesto, la ley exige que la persona, cuando reciba el dinero, tenga, concurrentemente, domicilio fiscal o civil en el distrito donde se realiza la feria y que en ese mismo distrito esté situado el bien transferido o se preste el servicio o se entregue o devuelva el monto del dinero, pero es sabido que los campesinos comercian sus productos en lugares feriales alejados de sus domicilios, por lo que no les alcanza la exoneración del artículo 6°.

En la actualidad, además, ya se está aplicando el tributo y, sin embargo, el Ministro de Economía y Finanzas no ha refrendado Decreto Supremo alguno que establezca qué personas pueden actuar como fedatarios en los muchísimos lugares de la República donde no existe Notario ni Juez de Paz.

6. En el párrafo 21 los Magistrados expresan que el margen que tiene el legislador para determinar la materia imponible es amplio "pudiendo ser este un bien, un producto, un servicio, una renta o un capital" y, por tanto, concluyen en que es constitucional un impuesto como el impugnado, que grava el capital o el patrimonio. Me preocupa que la materia imponible en el caso de la Ley N.º 28194 no sea un bien, ni un producto, ni un servicio, ni una renta, ni un capital: en verdad, lo que se grava es la circulación del dinero. Por ello, el hecho generador se repite de manera constante respecto al mismo dinero, en tanto que el obligado al tributo no es necesariamente el dueño del bien o del producto, ni el que presta o recibe un servicio, ni el que percibe una renta o tiene un capital. En otras palabras, la vinculación de la materia imponible y el sujeto pasible del impuesto es muy débil y, por lo tanto, irrazonable para que pague un tributo el ciudadano que simplemente "hace circular dinero", que en muchos casos es ajeno; además, este impuesto, al gravar "la circulación del dinero", grava la circulación de la moneda.

Considero entonces que el valor cancelatorio que, según la Constitución, tiene la moneda peruana, se ve afectado por el ITF, el cual incide sobre las dos principales funciones de la moneda, que son circular y cancelar. La consecuencia es que habrá en el país dos tipos de moneda: una con valor inalterado, alejada del sistema financiero, y otra que si circula en dicho sistema, pero con una especie de minusvalía, por estar sometida al pago del ITF.

7. En cuanto a la violación que causa la Ley impugnada al secreto bancario, la mayoría de los Magistrados del Tribunal Constitucional sostiene en los párrafos 34 y 39 de la sentencia que el secreto bancario forma parte del contenido del "derecho a la intimidad" y que las afectaciones al secreto bancario que están constitucionalmente proscritas, son "sólo aquellas que conlleven, en sí mismas, el propósito de quebrar la esfera íntima del individuo, mas no aquellas que (...) sirvan a fines constitucionalmente legítimos".

En primer lugar, no creo que el secreto bancario forme parte del derecho a la "intimidad" de la persona, sino más bien del ámbito de su privacidad, que es algo distinto. En segundo lugar, no creo que el secreto bancario se entienda vulnerado sólo o únicamente cuando el agresor tenga el "propósito" de quebrar la esfera íntima del individuo: la intención del agresor es un elemento subjetivo, y no interesa para advertir la vulneración del secreto bancario de la víctima.

Sí creo que –en sí solo– es un fin constitucionalmente legítimo que la Administración Tributaria detecte a quienes evaden tributos o lavan dinero. Si éste es, como lo han declarado los representantes del Congreso y como lo señala la propia norma, y como consta fehacientemente en el expediente, el verdadero objetivo de la ley, ciertas medidas establecidas de modo uniforme y sin que impongan tributos para detectar el fraude tributario sí serían adecuadas y proporcionadas a dicho objetivo.

Congruentemente, así como considero inconstitucional el impuesto por no adecuarse al objetivo de la ley, considero constitucionales las disposiciones de la ley sobre el secreto bancario, pues se ajustan al objetivo de formalizar la economía y de evitar el fraude tributario. Claro que, dudo de la eficacia del levantamiento del secreto bancario sin la vigencia del ITF; sin embargo, su eventual ineficacia no lo hace inconstitucional. Dejo, por otra parte, constancia de que, al ratificarse la constitucionalidad del ITF por el Tribunal Constitucional, considero inconstitucional el extremo del levantamiento del secreto bancario a las operaciones exoneradas del impuesto (último párrafo del artículo 17° de la Ley N.° 28194).

Mi voto es, en consecuencia, por declarar inconstitucionales los artículos de la Ley N.° 28194 impugnados y los efectos de las disposiciones análogas contenidas en los Decretos Legislativos N.°s 939 y 947 relativos al impuesto a las transacciones financieras y el último párrafo del artículo 17° de la Ley N.° 28194, y por declarar constitucionales las disposiciones relativas al secreto bancario sólo por el lapso que la ley establece dejando a salvo el derecho de los particulares que se sientan afectados en casos concretos por las normas impugnadas, para acudir al control difuso de los jueces.

SRA.

REVOREDO MARSANO

ANEXO 1-F

File 14J

685



Poder Judicial del Perú



420070105940157620061801122000205

27/04/2007

PODER JUDICIAL

CORTE SUPERIOR DE LIMA

Palacio de Justicia - Paseo de la Republica S/N 3er Piso Ofic.310

NOTIFICACION NRO. 2007-010594-SP

SALA : 5° SALA CIVIL
N° EXPEDIENTE EN SALA : 01576-2006-005S
RELATOR : OCHOA MEJIA CHISTINA

DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP

DEMANDADO : PODER EJECUTIVO

MATERIA : POR DEFINIR MATERIA

DESTINATARIO : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP

DIRECCION : 1 - Nro de casilla 19

CASILLA : CASILLA N°19 CAL

FIRMA RELATOR Y SECRETARIO SE EXPIDE LA SIGUIENTE RESOLUCION

Se adjunta RESOLUCION NRO: 07
ANEXANDO LO SIGUIENTE: resol. 07

CON UN TOTAL DE : 1 FOJA(S)

RUBRICADA POR EL ESCRIBANO, LO QUE NOTIFICO A UD.:

CONFORME A LEY. 27 DE ABRIL DE 2007

PODER JUDICIAL

ARTURO CHIOUCLAN PECELOS
ESCRIBANO
Quinta Sala Civil
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA
OF. DE NOTIFICACIONES JUDICIALES
SEDE PALACIO DE JUSTICIA

PODER JUDICIAL
Corte Superior de Justicia de Lima
CENTRO DE NOTIFICACIONES

439048

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

Quinta Sala Civil

EXP. N° 1576-2006

SS. Palomino Thompson

Ubillus Fortini

Salazar Ventura

RESOLUCIÓN NÚMERO 07

Lima, treinta de enero

Dos mil siete.-

AUTOS Y VISTOS: Interviniendo como Vocal ponente la doctora Salazar Ventura; **Y CONSIDERANDO:**

PRIMERO: Que, es materia de grado, la resolución número uno, su fecha tres de mayo del dos mil seis, obrante de fojas ciento sesentitrés a ciento sesenticinco que declara improcedente en forma liminar, la demanda de amparo interpuesta; **SEGUNDO:** Que, conforme al artículo 139, inciso 3 de la Carta Magna, toda persona tiene derecho a la Tutela Jurisdiccional Efectiva, implicando ésta, conforme lo ha desarrollado el Tribunal Constitucional a través del Fundamento 16 de la STC N°00015-2005-AI/TC, "(...) 16. (...) una serie de derechos, entre los que destacan el acceso a la justicia, es decir, el derecho de cualquier persona, de promover la actividad jurisdiccional del Estado, sin que se le obstruya, impida o disuada irrazonablemente (...)";

TERCERO: Que, en el presente caso, la recurrente, mediante escrito de fojas ciento cuarentiuno a ciento sesentidós, interpone demanda de amparo contra el Poder Ejecutivo con el fin de que se disponga en su caso, la inaplicación a su caso, de lo normado por el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo N°007-2006-MTC, norma de carácter autoaplicativo que lesiona –según la recurrente– su derecho a la libertad de contratar; **CUARTO:** Que, el A quo a través de la resolución apelada, rechaza de plano la demanda

ANEXO 1-G

621

64

04/07/2007 12:42:18

Pag 1 de 1

PODER JUDICIAL DEL PERU
CÓRTE SUPERIOR DE JUSTICIA
LIMA
Edif. Javier Alzamora Valdez



420074883352006156291801132000034

NOTIFICACION N° 488335-2007-JR-CI

| | | | |
|------------|----------------------------|--------------------|------------------------|
| EXPEDIENTE | 15629-2006-0-1801-JR-CI-34 | JUZGADO | 34vo JUZGADO CML |
| JUEZ | DONATO MEZA, ROSA MEZA | ESPECIALISTA LEGAL | COLLAZOS MUNIVE GLORIA |
| MATERIA | ACCION DE AMPARO | | |

| | | | |
|------------|------------------------------------|--|--|
| DEMANDANTE | : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP, | | |
| DEMANDADO | : PODER EJECUTIVO, | | |

| | | | |
|--------------|---------------------------------|--|--|
| DESTINATARIO | LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP | | |
|--------------|---------------------------------|--|--|

| | | | |
|---------|---------------------------------------|--|--|
| CASILLA | : COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA - N° 19 | | |
|---------|---------------------------------------|--|--|

Se adjunta Resolucion CUATRO de fecha 27/06/2007 a Fjs: 1
ANEXANDO LO SIGUIENTE:
COPIA DE RES N° 04

7280
SEDE RA
RECEPCION
NOTIFICACIONES
5 JUL 2007
2007 JUL 9 AM 10:10
COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA
464216
g t 2 h 9 h

PODER JUDICIAL

4 DE JULIO DE 2007

EDGARDO SALAZAR GUZMAN
Cabildo Judicial - Notificaciones 34° JEEL
CÓRTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

Quinta Sala Civil

34vo JUZGADO CIVIL
 EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-34
 MATERIA : ACCION DE AMPARO
 ESPECIALISTA :
 DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL - LAP,
 DEMANDADO : PROCURADOR PUBLICO DEL CONSEJO DE
 MINISTROS,
 : PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE
 ASUNTOS DEL CONGRESO DE LA, REPUBLICA
 : PODER EJECUTIVO ,

Resolución Nro. 04
 Lima, veintisiete de junio
 Del dos mil siete.-

Por devueltos los presentes autos de la Quinta Sala Civil de la Corte Superior de Lima; y a efectos de dar CUMPLIMIENTO a lo dispuesto por resolución de vista de fojas doscientos setenta y dos, que declara NULA la resolución número uno; y Proveyendo con arreglo a las consideraciones del Superior Colegiado el escrito de demanda: Con los anexos que se adjuntan; Al principal, primer y quinto otrosí: AUTOS Y VISTOS; y ATENDIENDO: Que, la presente demanda cumple con las exigencias requeridas por el artículos 42 del Código Procesal Constitucional - Ley 28237, en consecuencia: Téngase por ADMITIDA la presente demanda de ACCIÓN DE AMPARO interpuesta por LIMA AIRPORT PARTNERS SRL – LAP contra Poder Ejecutivo representado por la Presidencia del Consejo de Ministros, Procurador Público del Consejo de Ministros y Procurador Público del Congreso de la República, en consecuencia: TRASLADO de la misma, por el término de cinco días y por ofrecidos los medios probatorios que se indican; Al segundo otrosí: Téngase por delegadas las facultades generales de representación a favor del letrado que autoriza la demanda; Al tercer otrosí: Téngase presente en su debida oportunidad; Al cuarto otrosí: Téngase por designadas a las personas que se indican conforme se solicita

PODER JUDICIAL
[Signature]
 Rosa María Guerra Alvarado
 JUEGA
 34º Juz. Civil
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL
[Signature]
 EDGARDO SALAZAR GUZMAN
 Asistente Judicial - Matriculaciones 34º JEP
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
 Módulo Corporativo 3-19
 República Legal
 Edificio de Justicia de Lima

ANEXO 1-H



Presidencia del Consejo de Ministros
Procuraduría Pública

Expediente: N° 15629 - 2006
Secretaría: Collazos Munive Gloria
Sumilla: Contestación de demanda

SEÑOR JUEZ DEL (34°) JUZGADO CIVIL DE LIMA.-

RICARDO RAUL CASTRO BELAPATIÑO, debidamente identificada con DNI. No. 08329550, Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, designado mediante Resolución Suprema N° 147-06-JUS, en la demanda interpuesta por: **LIMA AIRPORT PARTNERS SRL-LAP**, contra la **PRESIDENCIA DE CONSEJO DE MINISTROS Y OTROS** y señalando domicilio legal sito en: **Calle San Martín N° 864 . 3° piso - Miraflores - Lima**, ante usted con el debido respeto digo:

Dentro del término de ley y habiendo sido notificado mediante la Resolución N° 04 del 2723 de junio del 2007, la demanda en contra la Presidencia del Consejo de Ministros; cumplo con **CONTESTARLA Y CONTRADECIRLA EN TODOS SU EXTREMOS** en base a los siguientes fundamentos:

FUNDAMENTOS DE HECHO:

1. Conforme se advierte de la demanda interpuesta por la Empresa: Lima Airport Partners SRL - LAP se esta pretendiendo ANULAR el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC; decreto supremo que ha sido emitido por el ministerio de Transporte y Comunicación y donde no existe ninguna relación con la Presidencia de Consejo de Ministros.
2. La exposición de los hechos en los que se funda la demanda no es lo suficientemente clara o se ha llegado a omitir ciertas circunstancias importantes; así pues tenemos según lo señalado por el Dr. Alberto



Hinostrza Mínguez,¹ en su libro "Las Excepciones en el Proceso Civil", "La demanda es oscura cuando luego de exponerse los hechos se indica en el petitorio una o más pretensiones que no tienen vinculación alguna con tales hechos; o también cuando no se pueda establecer de su análisis que es lo que realmente pretende el demandante; y es ambigua cuando contenga posiciones contradictorias, verbigracia, se peticiona la rescisión y resolución de un contrato, vale decir, se reclama pretensiones incompatibles."

3. La demanda es oscura en la medida que el demandante al momento de exponer su petitorio no ha señalado claramente cual es su intención al pretender anular un numeral de un artículo del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, no ha demostrado cual es la relación con la Presidencia de Consejo de Ministros; En todo caso el demandante debió señalar cual es la relación causal con la demandada en su petitorio, situación que no ha sido así, el petitorio no señala con claridad su pretensión.
4. La demanda es ambigua en el sentido que el demandante en su fundamentación de hecho, no hace referencia alguna a la conexión con la Presidencia de Consejo de Ministros, esta tratando de hacer creer que el demandante tiene alguna relación con el demandado sin tener y adjuntar ningún medio probatorio que respalde lo manifestado y sobre todo señor Magistrado se debe tener en cuenta que la carga de la prueba le corresponde al demandante; Por tanto, existe una manifiesta ambigüedad en la demanda, toda vez que no existe una conexión entre los hechos y el petitorio contenido en la misma.
5. No ha tenido en cuenta señor Juez, el demandante al momento de emplazar a la Presidencia de Consejo de Ministros el Decreto Legislativo N° 560°, que aprueba la Ley del Poder Ejecutivo, en sus artículos 14° y 15° define las funciones y atribuciones de la Presidencia del Consejo de Ministros; La pretendida acción contra la Presidencia de Consejo de



¹Hinostrza Mínguez, Alberto "Las excepciones en el Proceso Civil" -- Ediciones Forense 1ra Edición, 1997,

Ministros es incorrecta, toda vez que el demandado no tuvo nada que ver en la promulgación del Decreto supremo que pretender que se derogue.

Pareciese que el demandante confunde la relación material con la relación procesal, pues basta un sencillo razonamiento lógico para poder advertir que la Presidencia de consejo de Ministros, no es parte de la relación jurídico material- pues el demandante esta pretendiendo que se anule un Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Por lo expuesto: Señor Juez, debe declararse Improcedente la demanda Interpuesta por parte del recurrente, por no existir una relación entre en demandante y la Presidencia de consejo de Ministros.

MEDIO PROBATORIO:

Ofrecemos como medio probatorio:

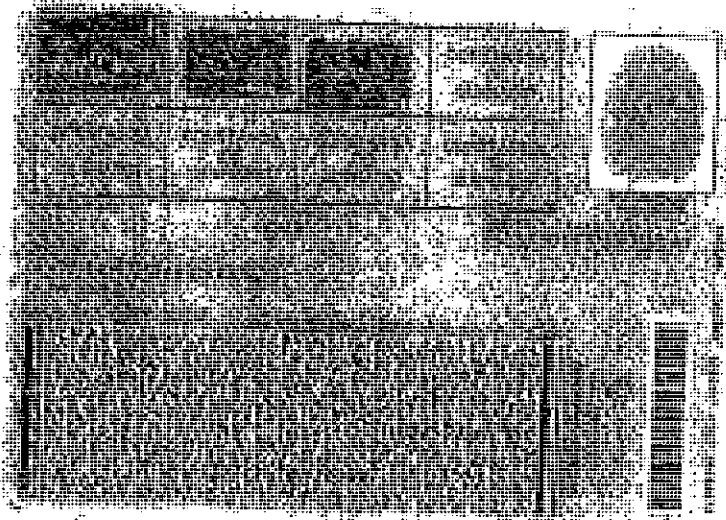
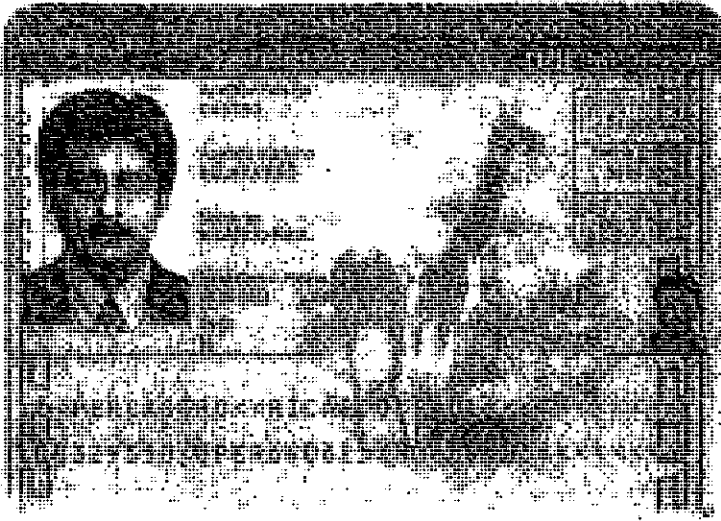
- *La demanda interpuesta por la actora, con la que se demuestra que el Decreto supremo N° 007-2006-MTC fue emitido por el Ministerio de Transporte y Comunicación y no por la Presidencia de Consejo de Ministros.*

POR TANTO:

A usted señor Juez, solicito tener por contestada la demanda y declararla improcedente por no reunir unos de los requisitos procesales que señala la Ley.

OTROSI DIGO: *Que, por convenir a los intereses del Estado, al amparo del artículo 18° del Decreto Ley N° 17537, delego representación a favor de los siguientes letrados: Dr. HENMER ALVA NEYRA - PROCURADOR ADJUNTO y/o Dr. JORGE LUIS CALOGGERO ENCIMA y/o Dr. JUAN CARLOS RIVERA VELIZ y/o Dr. CARLOS GALLEGOS PUMA y/o Dr. GILBERTO HUMBERTO GERARDO ALCEDO VEGAS, para que individual o conjuntamente me representen en el presente proceso con las facultades conferidas en la Ley de representación y defensa del Estado.*





SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar la renuncia formulada por el señor abogado Antonio Luis Jorge Maldonado Parédes, como Procurador Público Ad Hoc designado mediante Resolución Suprema N° 267-2004-JUS, dándosele las gracias por los importantes servicios prestados.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

MARÍA ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-9

Dan por concluida designación de Procuradora Pública a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros

RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 146-2006-JUS

Lima, 31 de agosto de 2006

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema N° 080-2005-JUS se designó a la abogada LEYLA AGUEDA CAVERO SOTO como Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros;

Que, resulta pertinente dar por concluida la designación de dicha funcionaria;

Que, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 002-2001-JUS; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Dar por concluida la designación de la abogada LEYLA AGUEDA CAVERO SOTO en el cargo de Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, dándosele las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y por la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-10

Designan Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros

RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 147-2006-JUS

Lima, 31 de agosto de 2006

CONSIDERANDO

Que el artículo 11 del Reglamento de Organización y Funciones del Consejo de Ministros

aprobado mediante Decreto Supremo N° 094-2005-PCM prevé que la Procuraduría Pública es el órgano a cargo de la defensa judicial de los intereses de la Presidencia del Consejo de Ministros. Añade que está a cargo de un Procurador Público designado por Resolución Suprema del Sector Justicia con refrendo del Ministro de Justicia y del Presidente del Consejo de Ministros;

Que, encontrándose vacante el cargo de Procurador a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, resulta pertinente designar al funcionario que lo desempeñará;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto de Urgencia N° 021-2006, el Decreto Supremo N° 002-2001-JUS y el Decreto Supremo N° 094-2005-PCM; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Designar al abogado RICARDO RAÚL CASTRO BELAPATINO en el cargo de Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA A. ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-11

Designan Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, en representación de la Ministra de Justicia

RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 421-2006-JUS

Lima, 31 de agosto de 2006

VISTA, la Resolución Ministerial N° 390-2006-JUS, de fecha 15 de agosto de 2006.

CONSIDERANDO:

Que, el Consejo de Defensa Judicial del Estado está presidido por el Ministro de Justicia o la persona que éste designe;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 390-2006-JUS, se aceptó la renuncia del señor abogado Ricardo Martín Mora como Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, por lo que resulta necesario designar al profesional que represente a la señora Ministra de Justicia en la Presidencia de dicho Consejo;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley N° 17537 - Ley que crea el Consejo de Defensa Judicial del Estado, el Decreto Ley N° 25993 - Ley Orgánica del Sector Justicia, y el Decreto Supremo N° 002-2000-JUS - Reglamento del Consejo de Defensa Judicial del Estado;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor abogado MOISES TAMBINI DEL VALLE como Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, en representación de la señora Ministra de Justicia

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARÍA A. ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01666-

ANEXO 1-I

PODER JUDICIAL DEL PERU
ORTE SUPERIOR DE JUSTICIA
LIMA
if. Javier Alzamora Valdez

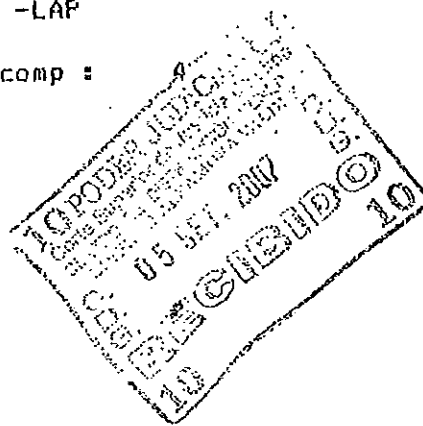
05/09/2007 11:14:33
Pag. 1 de 1

Cargo de Ingreso de Escrito
(Centro de Distribucion General)

xpediente :15629-2006-0-1801-JR-CI-34 F.Inicio:25/04/2006 16:53:46
uzgado :34vo JUZGADO CIVIL
ocumento :ESCRITO
.Ingreso :05/09/2007 11:14:30 Folios : 5
resentado :DEMANDANTE LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP
pecialista :COLLAZOS MUNIVE GLORIA
uantia : .00 N Copias/Acomp :
edulas :0 SIN CEDULAS DE NOTIFICACION
ep Jud :0 SIN DEPOSITO JUDICIAL
rancel :1 191667 S/.17.90

umilla :
SOLICITAMOS INTEGRACION DE LA LITIS

bservacion :
ADJ. 4 JUEGOS DE COPIA DE ESCRITO

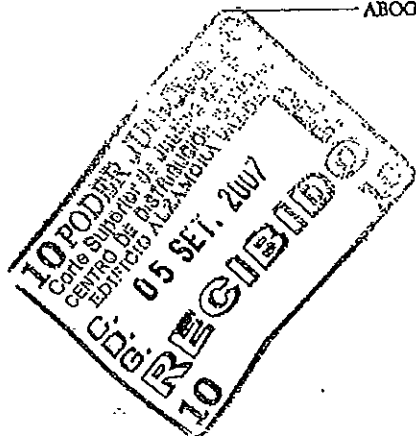


HUQUIZUTA HUAPAYA, YISELA
entanilla 10
ódulo 7
ISO 19
45850-2007

Recibido

BENITES, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

César Benites Mendoza
Hugo Forno Flórez
José Carlos Ugas Sánchez-Moreno
Luis Vargas Valdivia
Freddy Escobar Rozas
Enrique Macera Zavallos
Jorge Luis Acevedo Mercado
Jorge Orlando Agreda Alfaro
Jocasta Sofía Allaga Parfía
Jocelyn Elizabeth Baco López
José Antonio Baldoín Carbajal
Javier Julio Bueno Zúñiga
Guillermo Cabieses Crovetto
José Antonio Caro Joha
Jaime Crovetto Huerta
Gonzalo del Río Labarthe
Héctor Ocas Benavides
Gonzalo Guzmán Espino
Carsten Lita Broco
Melissa Nuñez Santi
Alejandra Ojetequi Azzio
Carmen Ortega Chico
Édgar Otero Masías
Doany Pederos Vega
Wilby Pedroschi Garóes
Fabrizio Píal Valdivieso
Ramón Portocarrero Lacatza
José Leonardo Rosado Pechiera
Hugo César Salas Ortiz
Carlos Alberto Sasamán González
Gustavo Seminario Sayán
Renato Vásquez Armas
Patrick Weiland Ferman dini



Guillermo Marconi N° 165,
San Isidro, Lima 27 - Perú
Teléfono: (511) 615-9090
Fax: (511) 615-9091
e-mail: bdfu@bdfu.com
www.bdfu.com

Av. Victor Larco N° 770 Of. 304
Urbanización San Andrés,
Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (044) 42-3333
Fax: (044) 42-3334
e-mail: bdfu@bdfu.com

Los Cedros 157
Oroya - Cercado,
Arequipa, Perú
Telefax: (054) 70-2320

José Robles Armas N° 1055
Urbanización San Francisco,
Huaraz, Ancash, Perú
Telefax: (043) 42-4408

*Expediente N° 15629-2006
Cuaderno principal
Solicitamos integración de la litis*

AL TRIGÉSIMO CUARTO JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA:

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante "LAP"), representada por su abogada Melissa Nuñez Santi, en los seguidos con Podér Ejecutivo y otros, sobre **Acción de Amparo**, a usted atentamente decimos:

I. PETITORIO.-

Sin perjuicio de haber absuelto el traslado de las excepciones planteadas por el Procurador Público encargado de los asuntos de la Presidencia del Consejo de Ministros, en el sentido de que dicha entidad sí debe ser parte en este proceso, solicitamos al Juzgado que se integre como litisconsorte necesario en el proceso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC.

Nuestro pedido tiene como propósito salvaguardar el derecho de defensa de toda institución que pueda verse en la necesidad de acatar la decisión que se dicte en estos autos, en relación con la inaplicabilidad al caso de LAP, de la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC.

II. FUNDAMENTOS DE NUESTRO PEDIDO.-

1. El artículo 95° del Código Procesal Civil, faculta al Juez a integrar a una persona a la relación procesal como litisconsorte necesario, si es que de la demanda o la contestación se puede observar que los efectos de la decisión a la que arribe el Juzgado van a recaer directamente sobre dicha persona natural o jurídica.
2. El 25 de abril del 2006, LAP presentó la demanda de amparo que da origen a este proceso contra el Poder Ejecutivo, el Procurador Público encargado de los asuntos del Congreso de la República y contra el Procurador Público encargado de los asuntos de la Presidencia del Consejo de Ministros. La demanda tiene como objeto que se disponga la inaplicación, a nuestro caso concreto, de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, toda vez que dicha disposición vulnera nuestro derecho a la libertad de contratar.
3. Tal como se señaló en la demanda, siendo que el hecho vulneratorio de nuestro derecho constitucional está constituido por la expedición de una norma autoaplicativa emitida por el Poder Ejecutivo (Decreto Supremo), solicitamos el emplazamiento a dicho poder estatal. No obstante ello, en tanto el órgano público de competencia sectorial sobre las personas naturales y jurídicas que realizan actividades en los subsectores de transportes y comunicaciones en todo el territorio nacional, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Dirección General de Aeronáutica Civil, el encargado de supervisar el cumplimiento de lo establecido en el cuestionado Decreto Supremo N° 007-2006-MTC. Por ello, cualquier decisión que tome el Juzgado respecto a nuestra pretensión de amparo, podría afectar de manera directa a dicho Ministerio, en la medida en que dicha dependencia estatal sería la que, probablemente, exigirá a LAP el cumplimiento de la referida inconstitucional disposición.

4. Es evidente entonces que, para que la tutela constitucional que se confiere a LAP tenga efectos, es necesario que la entidad de competencia en materia de transportes y comunicaciones participe en el debate orientado a determinar la constitucionalidad del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, y consecuentemente, estará obligada al acatamiento de la sentencia. Nos encontramos, respecto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en una situación de hecho que encaja de manera exacta en el supuesto de hecho establecido en el artículo 95° del Código Procesal Civil.

5. Por lo tanto, solicitamos al Juzgado que, en virtud de dicha norma procesal, se integre como litisconsorte necesario al Ministerio de Transportes y Comunicaciones toda vez que, de acogerse la pretensión, la decisión a la que arribe su Despacho oportunamente, debería afectar y ser oponible ante el referido Ministerio.

POR TANTO:

Solicitamos al Juzgado proveer conforme a Ley.

PRIMER OTROSÍ DECIMOS: Cumplimos con señalar el domicilio donde deberá notificarse al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el mismo que se encuentra en:

- Jirón Zorritos No. 1203, Provincia y Departamento de Lima

SEGUNDO OTROSÍ DECIMOS: Que, hacemos de conocimiento del Juzgado que al interior del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC –repartición que **no tiene personería jurídica** de derecho público en la medida en que sólo ostenta la condición de órgano de línea de dicho Ministerio-, la autoridad competente para velar por el cumplimiento del Reglamento aprobado mediante el cuestionado Decreto Supremo N° 007-2006-MTC.

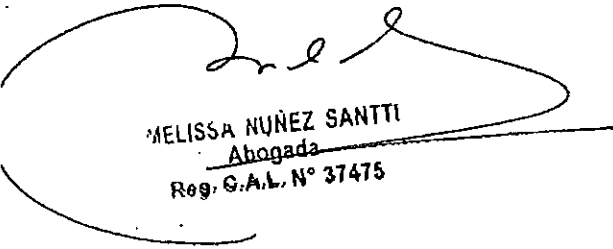
BENITES, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

TERCER OTROSÍ DECIMOS: Según lo permiten los artículos 290° y 291° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, el presente escrito es autorizado sólo por el abogado que lo suscribe.

CUARTO OTROSÍ DECIMOS: Que, adjuntamos copia simple del presente escrito, así como cédulas de notificación conforme a ley.

Lima, 04 de septiembre de 2007

C:\Procesos CI 07\Factos07\Factos07\Lima 04sept 2007\CASO FOZZA - Lit. gratuita de la 6da (11TC).doc



MELISSA NUÑEZ SANTI
Abogada
Reg. G.A.L. N° 37475

ANEXO 1-J



Presidencia del Consejo de Ministros
Procuraduría Pública

Expediente: N° 15629 - 2006
Secretaria: Collazos Munive Gloria
Sumilla: Téngase Presente y Formulo
Denuncia Civil

CUPA

**SEÑOR JUEZ DEL (34°) JUZGADO CIVIL DE
LIMA.-**

RICARDO RAUL CASTRO BELAPATIÑO, debidamente identificada con **DNI. No. 08329550**, Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, designado mediante Resolución Suprema N° 147-06-JUS, en la demanda interpuesta por: **LIMA AIRPORT PARTNERS SRL-LAP**, contra la **PRESIDENCIA DE CONSEJO DE MINISTROS Y OTROS** y señalando domicilio legal sito en: **Calle San Martín N° 864 . 3° piso - Miraflores - Lima**, ante usted con el debido respeto digo:

Dentro del término de ley y habiendo sido notificado, la Resolución N° 08 del 18 de julio del 2007, la demanda contra El Poder Ejecutivo de la Presidencia del Consejo de Ministros; debo señalar señor Juez, que la Procuraduría de la Presidencia de Consejo de Ministros es la encargada de la defensa de la PCM y de la Presidencia de la Republica; por lo que se ha planteado las excepciones y se ha cumplido con Contestar la Demanda dentro del plazo de Ley.

Al amparo del artículo 102° del código Procesal civil, aplicable en vía supletoria en autos, formulo **DENUNCIA CIVIL** contra el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a quien se le deberá notificar a través de su Procurador Público, domiciliado en: **Jr. Zorritos N° 1203 - Lima**; en mérito a los fundamentos de hecho y derecho que paso a exponer:

FUNDAMENTOS DE HECHO DE LA DENUNCIA CIVIL:



1. Conforme lo establece el artículo 102° del Código Procesal Civil, tenemos que **“El demandado que considere que otra persona, además de él o en su lugar, tiene alguna obligación o responsabilidad en el derecho discutido, debe denunciarlo, debe denunciarlo indicando su nombre y domicilio...”**. Se debe tener en cuenta señor Juez, que el demandado en su demanda manifiesta que el supuesto daño esta relacionado con el Ministerio de transporte y Comunicaciones.
2. Es el caso señor Juez, que el recurrente interpone denuncia civil contra el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, por tratarse la demanda de un Contrato del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; La demanda esta pretendiendo que la Presidencia de Consejo de Ministros intervenga en un litigio donde no tiene ningún interés, ni existe ninguna relación causal.
3. En la demanda se esta solicitando que se de cumplimiento a lo establecido en las bases de la Licitación para el otorgamiento de la Concesión del Aeropuerto, se señala que LAP el 14 de febrero del 2001 a través del Ministerio de Transporte y Comunicación , realizo un Contrato de Concesión para la Construcción, mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; en virtud del cual se otorgó a LAP el derecho al aprovechamiento económico de los bienes que forman parte de la concesión.
4. En la demanda señalan que LAP ha venido cumpliendo con contratar a terceras empresas la prestación de servicios de seguridad especializados, lo que incluye las zonas restringidas. Señalan que actualmente existe una relación jurídica entre la empresa FORZA S.A. y LAP.
5. En la demanda manifiestan que desde la entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, se genera un límite a la posibilidad de la demandante de contratar nuevamente y libremente los servicios de seguridad de empresa s de agentes especializados. Señalan en la demanda el artículo 7° de la cuestionada norma señalada:



Artículo 7°.- De la Seguridad Aeropuertos dentro del Sistema de Defensa Nacional.

(...)

7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere...”.

Por lo expuesto: Señor Juez, y con la finalidad de garantizar un Debido proceso y evitar futuras Nulidades, solicito admitir a trámite la presente Denuncia civil y resolver conforme lo establece el artículo 103° del Código Procesal Civil que señala: “**trámite y efectos de la denuncia**” Si el juez considera procedente la denuncia, emplazará al denunciado con las formalidades establecidas para la notificación de la demanda...”.

MEDIO PROBATORIO:

Ofrecemos como medio probatorio:

- La demanda interpuesta por la actora, con la que se demuestra que el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC fue emitido por el Ministerio de Transporte y Comunicación y no por la Presidencia de Consejo de Ministros.

POR TANTO:

A usted señor Juez, solicito admitir a trámite la presente Denuncia Civil por encontrarse arreglada a Ley.

OTROSI DIGO: Que, por convenir a los intereses del Estado, al amparo del artículo 18° del Decreto Ley N° 17537, delego representación a favor de los siguientes letrados: Dr. **HENMER ALVA NEYRA - PROCURADOR ADJUNTO** y/o Dr. **JORGE LUIS CALOGGERO ENCIMA** y/o Dr. **JUAN CARLOS RIVERA VELIZ** y/o Dr. **CARLOS GALLEGOS PUMA** y/o Dr. **GILBERTO HUMBERTO GERARDO ALCEDO VEGAS**, para que individual o conjuntamente me representen en el presente proceso con las facultades conferidas en la Ley de representación y defensa del Estado.

ANEXOS:



I- A Copia simple de mi DNI

I- B Copia Simple de la Resolución Suprema N° 147-2006-JUS, mediante la cual se me designa como Procurador Público.

Lima, 03 de Agosto del 2007.

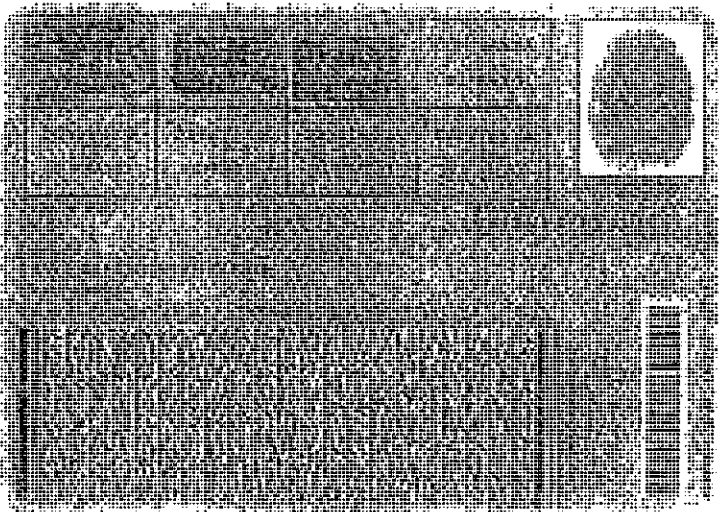


Gilberto Alcedo Vegas
ABOGADO
CAL 38858



DR. RICARDO R. CASTRO BELAPATINC
Procurador Público
Presidencia del Consejo de Ministros
Reg. C.A.L N° 15848

*Acceso
(18)*



327182

NORMAS LEGALES

El Peruano
viernes 1 de setiembre de 2006

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar la renuncia formulada por el señor abogado Antonio Luis Jorge Maldonado Paredes, como Procurador Público Ad Hoc designado mediante Resolución Suprema Nº 267-2004-JUS; dándosele las gracias por los importantes servicios prestados.
Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

MARÍA ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-9

Dan por concluida designación de Procuradora Pública a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros

**RESOLUCIÓN SUPREMA
Nº 146-2006-JUS**

Lima, 31 de agosto de 2006

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema Nº 080-2005-JUS se designó a la abogada LEYLA AGUEDA CAVERO SOTO como Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros;

Que, resulta pertinente dar por concluida la designación de dicha funcionaria;

Que, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Supremo Nº 002-2001-JUS; y,
Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Dar por concluida la designación de la abogada LEYLA AGUEDA CAVERO SOTO en el cargo de Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, dándosele las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y por la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-10

Designan Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros

**RESOLUCIÓN SUPREMA
Nº 147-2006-JUS**

Lima, 31 de agosto de 2006

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 16º del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros,

aprobado mediante Decreto Supremo Nº 094-2005-PCM prevé que la Procuraduría Pública es el órgano a cargo de la defensa judicial de los intereses de la Presidencia del Consejo de Ministros. Añade que está a cargo de un Procurador Público designado por Resolución Suprema del Sector Justicia con refrendo del Ministro de Justicia y del Presidente del Consejo de Ministros;

Que, encontrándose vacante el cargo de Procurador a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, resulta pertinente designar al funcionario que lo desempeñará;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto de Urgencia Nº 021-2006, el Decreto Supremo Nº 002-2001-JUS y el Decreto Supremo Nº 094-2005-PCM; y,
Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Designar al abogado RICARDO RAÚL CASTRO BELAPATINO en el cargo de Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

JORGE DEL CASTILLO GÁLVEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA A. ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01670-11

Designan Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, en representación de la Ministra de Justicia

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
Nº 421-2006-JUS**

Lima, 31 de agosto de 2006

VISTA, la Resolución Ministerial Nº 390-2006-JUS, de fecha 15 de agosto de 2006.

CONSIDERANDO:

Que, el Consejo de Defensa Judicial del Estado está presidido por el Ministro de Justicia o la persona que éste designe;

Que, mediante Resolución Ministerial Nº 390-2006-JUS, se aceptó la renuncia del señor abogado Ricardo Martín Mora como Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, por lo que resulta necesario designar al profesional que represente a la señora Ministra de Justicia en la Presidencia de dicho Consejo;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley Nº 17537 - Ley que crea el Consejo de Defensa Judicial del Estado, el Decreto Ley Nº 25993 - Ley Orgánica del Sector Justicia, y el Decreto Supremo Nº 002-2000-JUS - Reglamento del Consejo de Defensa Judicial del Estado;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor abogado MOISES TAMBINI DEL VALLE como Presidente del Consejo de Defensa Judicial del Estado, en representación de la señora Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARÍA A. ZAVALA VALLADARES
Ministra de Justicia

01666-1

ANEXO 1-K

COPIA



Exp. 15629-2006-0-1801-JR-CI-34
Especialista Legal: Gloria Collazos Munive
CUADERNO PRINCIPAL
Contestación a la demanda,
Formulación de Excepción y
Delegación de Representación

SEÑORA JUEZA DEL 34° JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA.-

JULIO UBILLUS SORIANO, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 06010494, designado mediante Resolución Suprema N° 138-2006-JUS, Procurador Público del Estado a cargo de los Asuntos Judiciales del Poder Legislativo, con domicilio real en Jirón Huallaga N° 364 - 386, Segundo Piso, Lima, en la **ACCIÓN DE AMPARO**, interpuesta por **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. - LAP.** contra el **CONGRESO DE LA REPÚBLICA Y EL PODER EJECUTIVO**, a usted con el debido respeto digo:



Que, en representación del Poder Legislativo y de conformidad con el Artículo 47° de la Constitución Política del Perú, concordante con los Artículos 1° y 2° del Decreto Ley N° 17537, me apersono a la Instancia señalando **Domicilio Legal en la Casilla N° 4849 del Ilustre Colegio de Abogados de Lima, 4to. Piso del Palacio de Justicia**, donde nos notificarán de todas las resoluciones que recaigan en el presente con las formalidades establecidas en el Artículo 20° del Decreto Ley N° 17537; y estando a la Resolución N° 13 de fecha 6 de setiembre último, notificada el día 12 de los corrientes, procedo a absolverla formulando la siguiente **EXCEPCIÓN**, en atención a los siguientes fundamentos que paso a exponer:

EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMIDAD PARA OBRAR DEL DEMANDADO

Aún cuando en el especial proceso constitucional del Amparo, no existe etapa de saneamiento procesal, es urgente que el juzgador determine su existencia, dado que si no se estableciera una relación jurídico procesal válida, finalmente no podría emitirse una sentencia de mérito.

El juzgador debe pronunciarse sobre la presencia o ausencia de los presupuestos procesales y presupuestos materiales (condiciones de la acción), bajo responsabilidad, pues caso contrario, se habría litigado por un extenso tiempo, con gastos de recursos privados y estatales, para que no se expida una sentencia de mérito, sino una sentencia inhibitoria.

Al revisar los presupuestos procesales, se verifican que concurren los requisitos mínimos, esenciales para la existencia de la relación procesal, esto es, que la competencia del juzgado para conocer del proceso, que es de un ejercicio válido de la jurisdicción; revisar la capacidad procesal de las partes, que sean aptas legalmente para actuar en juicio; y, que se cumplan con los requisitos exigibles a toda demanda. Igualmente debe revisarse el cumplimiento de las condiciones de la acción o presupuestos materiales, necesarios para obtener una sentencia de mérito, que resuelve el fondo de la materia de litis, estos son: el interés para obrar, que consiste en que el proceso es la única solución, el interés debe ser material, o sea que se necesite del proceso; legitimidad para obrar, es decir que exista correspondencia entre la relación material y la relación procesal; y, la voluntad de ley, que las pretensiones tengan sustento en el ordenamiento jurídico.

La Excepción de Falta de Legitimidad para obrar, denuncia la ausencia de correspondencia entre la relación material y la relación procesal, por lo que es preciso determinar la relación material.

La legitimidad para obrar es una de las tres condiciones de la acción. Consiste precisamente, en que las personas que tienen su lugar respectivo en la relación jurídica material, sean exactamente las mismas que ocupan su lugar respectivo en la relación jurídica procesal. La falta de legitimidad o legitimación para obrar, existe cuando no media coincidencia entre las personas que efectivamente actúan en el proceso y las personas a las cuales, la ley habilita especialmente para pretenderlo o para contradecir respecto de la materia sobre la cual versa el proceso. Adviértase que esta legitimidad para obrar puede faltar en el actor o en el demandado. Cualquiera de ambas circunstancias bastará para que la excepción proceda.

En resumen, con esta excepción lo que se procura es que exista identificación entre la persona del actor con la persona a cuyo favor está la ley sustantiva (legitimación activa) y entre la persona del demandado con la persona contra quien se dirige la voluntad de la ley sustantiva (legitimación pasiva). Es que la relación jurídico - material (acreedor - deudor, en su concepción genérica) debe trasladarse a la relación jurídico procesal (demandante - demandado), de modo que el acreedor en la relación sustantiva sea el demandante y el deudor el demandado.

Asimismo, en la Casación N° 1874-99 /Ica, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 07-04-2000, págs. 4971-4972, se precisa que "... La excepción de falta de legitimidad para obrar, establecida en el Inciso Sexto del Artículo 446° del Código Procesal Civil, plantea la imposibilidad de que exista un pronunciamiento válido sobre el fondo por no haber coincidencia entre las partes que conforman la relación jurídico sustantiva y las que integran la relación jurídico procesal; esto es: a) Que el demandante no sea titular de la pretensión que se está intentando, o en todo caso no sea el único; o b) Que la pretensión intentada contra el demandado sea completamente ajena a éste, o que no fuera el único a ser emplazado."

En autos apreciamos que la relación material, ha sido determinada por el actor, con relación a la inaplicación del Numeral 7.2. del Artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil. Esta norma legal, como fácilmente se puede observar, no ha sido aprobada por el Congreso de la República, ya que de acuerdo a lo establecido en el Numeral 1 del Artículo 102° de la Constitución Política, el Congreso le corresponde dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes. Del mismo modo, en la propia Ley N° 28404, en su Tercera Disposición Complementaria y Final, se estableció que "la presente Ley será reglamentada, mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones..."

La potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas, y dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones, le corresponde al **Presidente de la**

República, de conformidad con lo establecido en el Numeral 8 del Artículo 118° de la Constitución Política.

En el caso particular del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, por la materia, fue delegada su aprobación al **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, tal como se puede apreciar en la refrenda que hace a la norma el Ministro de ese sector, siendo este Ministerio, a través de su Procurador Público, el "deudor" que la ley habilitó especialmente para contradecir, respecto de la materia sobre la cual versa el proceso.

Por lo expuesto, ni la aplicación ni la ejecución del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, le corresponden al Congreso de la República, consecuentemente esta Institución como Poder Legislativo es ajena a la relación material, por lo que no puede ser parte de la relación procesal que se pretende establecer en autos.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

- Inciso 6) del artículo 446° del Código Procesal Civil.
- Constitución Política.
- Código Procesal Constitucional, aprobado mediante Ley N° 28237.
- Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil.
- Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil.

MEDIOS PROBATORIOS

Por ser una cuestión de puro derecho no ofrezco medio probatorio alguno.

ANEXOS: Que, cumpla con acompañar como anexos al presente escrito los siguientes documentos:

Anexo 1.A. Copia de mi Documento Nacional de Identidad.

Anexo 1.B. Copia de la Resolución Suprema N° 138-2006-JUS, por medio del cual se me designa como Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales del Poder legislativo.

PRIMER OTROSÍ DIGO.- Que, al amparo de lo dispuesto en el Artículo 18° del Decreto Ley N° 17537, delego mi representación al Procurador Adjunto del Poder Legislativo **DR. MANUEL EDUARDO PEÑA TAVERA**, así como a los señores Abogados Adscritos a esta Procuraduría Pública **EUFROSINA SUSANA ZENOZAIN JARA Y/O FERNANDO ROBERTO RIVERA LAZO Y/O WILSON MOSTACERO LEÓN**, con las facultades conferidas en la Ley de Representación y Defensa del Estado en Juicio, para que en forma singular y/o conjunta puedan intervenir en el presente proceso.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO.- Que, de conformidad con lo previsto por el Artículo 102° del Código Procesal Civil, concordante con el Artículo 93° y demás pertinentes del mismo Código Adjetivo, aplicable supletoriamente a las acciones de garantía, formulo **Denuncia Civil**, a fin de que se integre a la presente acción al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como **Litisconsorte Necesario**, toda vez que del petitorio de la propia demanda, se puede apreciar que la relación jurídico material le corresponde a esta entidad, como institución encargada de la Reglamentación del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC; por lo que a efectos de que se le emplace debidamente en el proceso, solicito a su Despacho que la presente acción de garantía, sea notificada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sito en Jirón Zorritos N° 1203, Cercado de Lima. Para tal efecto, solicitamos al Juzgado se sirva requerir al demandante, a fin de que adjunte una copia de la demanda con sus anexos, para que el litisconsorte sea debidamente notificado con la misma y con su admisorio, a efectos de poder ejercer su derecho de defensa.



Poder Legislativo
Procuraduría Pública

POR TANTO:

Solicito a Usted señor Juez tener por contestada la demanda, oportunamente declarar **FUNDADA** la Excepción formulada y acceder a lo solicitado.

Lima, 18 de setiembre de 2007.

CONGRESO DE LA REPUBLICA

.....
JULIO UBILLUS SORIANO
Abogado Reg. O.A.L. 6882
Procurador Público del Estado
Poder Legislativo



Anexo 1.A



Anexo 1.B.

328580

NORMAS LEGALES

Edición Agosto 19 de agosto de 2009

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47° de la Constitución Política del Perú, en la Ley N° 27054, en los Decretos Leyes N°s. 17537 y 25993, y en el Reglamento para la Designación de Procuradores Públicos aprobado por Decreto Supremo N° 002-2001-JUS;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Dar por concluida la designación del señor abogado SIEGISMUNDO SUJANZ BUSTALAZO, como Procurador Público Adjudado a cargo de los asuntos judiciales de la Oficina Nacional de Promoción Electoral - ONPE, dándosele las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2°.- La presente Resolución Suprema es ratificada por la Ministra de Justicia.

Regístrese, comuníquese y publíquese

ALAN GARCÍA PÉREZ, Presidente Constitucional de la República

MARÍA ZAVALA VALLADARES, Ministra de Justicia

01249-17

Designan Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo y dejan sin efecto la R.S. N° 219-99-JUS

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 130-2008-JUS

Lima, 10 de agosto de 2008

VISTOS, los Oficios N°s. 015 y 016-2008-2007-02A-CR, de la Oficina Mayor del Grupo de la República;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema N° 051-99-JUS, se creó la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo;

Que, mediante Resolución Suprema N° 219-99-JUS se designó al señor abogado ANDRÉS GRANA ACUNA como Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo;

Que, por razones de servicio, se ha considerado conveniente dejar sin efecto la referida designación, por lo que es necesario designar al funcionario que se desempeña como Procurador Público Adjudado a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo;

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 47° de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 27054, los Decretos Leyes N° 17537 y N° 25993, el Reglamento para la Designación de Procuradores Públicos aprobado por Decreto Supremo N° 002-2001-JUS;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Dejar sin efecto la Resolución Suprema N° 219-99-JUS, dándose las gracias al señor abogado ANDRÉS GRANA ACUNA, por los servicios prestados.

Artículo 2°.- Designar al señor abogado JUAN UBILLUS SORIANO como Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo.

Artículo 3°.- La presente Resolución Suprema es ratificada por la Ministra de Justicia

Regístrese, comuníquese y publíquese

ALAN GARCÍA PÉREZ, Presidente Constitucional de la República

MARÍA ZAVALA VALLADARES, Ministra de Justicia

01249-18

Designan solicitud de extradición de sentenciado formulada por autoridades de la República Federativa del Brasil

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 139-2009-JUS

Lima, 18 de agosto de 2009.

En los autos N° 11001-010-0001-2009-0001-0001 de fecha 7 de agosto de 2009, de la Comisión Federal de Extradición y Extradición de Sentenciados, en el expediente de extradición de la persona de la HERRERA, PEDRO ROBERTO, respondiente por la causa penal de la República Federativa del Brasil.

CONSIDERANDO:

Que, mediante el Oficio N° 11001-010-0001-2009-0001-0001 de fecha 7 de agosto de 2009, la Comisión Federal de Extradición y Extradición de Sentenciados de la República Federativa del Brasil, solicitó la extradición de la persona de la HERRERA, PEDRO ROBERTO, al amparo del artículo IX del Tratado de Extradición suscrito entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil, al estar vigente en el momento del pedido de extradición la referida solicitud ante el Jefe de la Oficina Central de la Corte Suprema de Justicia de Perú.

Que, por Resolución de fecha 7 de junio de 2009, la Primera Sala Penal Ejecutoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, deslino precedentemente la solicitud de extradición por la formulada por las autoridades judiciales de la República Federativa del Brasil, de la causa penal HERRERA, PEDRO ROBERTO, quien se encuentra preso en la Carcel de la Ciudad de Santos, Estado de São Paulo, República Federativa del Brasil, por el delito de robo (I) (pendiente N° 31-2009).

Que, mediante el Informe N° 003-2009-0001-0001-0001 de fecha 7 de agosto de 2009, la Comisión Ejecutiva de Extradición y Extradición de Sentenciados, propone que se deniegue la solicitud de extradición por las autoridades sentenciado.

Que, de acuerdo al numeral 1 del artículo 515° del nuevo Código Procesal Penal y de la Sala Penal de la Corte Suprema, no cabe recurso alguno contra la resolución que se dicta con el presente que se deniega la extradición.

El Jefe de la Oficina Central de la Corte Suprema de Justicia de la República, en el expediente N° 11001-010-0001-2009-0001-0001.

En consecuencia, se dicta el presente que se deniegue la extradición de la persona de la HERRERA, PEDRO ROBERTO.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Denegar la solicitud de extradición formulada por las autoridades de la República Federativa del Brasil de la causa penal HERRERA, PEDRO ROBERTO, respondiente por el expediente de Extradición de la persona de la HERRERA, PEDRO ROBERTO, en la Ciudad de Santos, Estado de São Paulo, República Federativa del Brasil, por el delito de robo.

Artículo 2°.- La presente Resolución Suprema es ratificada por las autoridades de la Oficina y de la Oficina Ejecutiva.

Regístrese, comuníquese y publíquese

ALAN GARCÍA PÉREZ, Presidente Constitucional de la República

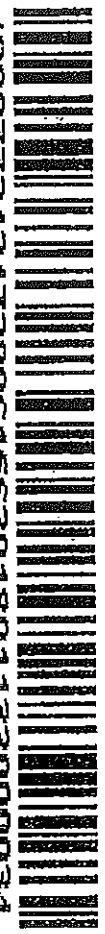
MARÍA ZAVALA VALLADARES, Ministra de Justicia

JUAN UBILLUS SORIANO, Procurador Público

01249-19

ANEXO 1-L

Edif. Javier Alzamora Valdez



NOTIFICACION N° 734347-2007-JR-CI

EXPEDIENTE 15629-2006-0-1801-JR-CI-34 JUZGADO 34vo JUZGADO CIVIL
JUEZ DONATO MEZA, ROSA MEZA ESPECIALISTA LEGAL COLLAZOS MUNIVE GLORIA
MATERIA ACCION DE AMPARO

DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP,
DEMANDADO : PODER EJECUTIVO-RPTDO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS
DESTINATARIO LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP

CASILLA : COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA - N° 19 - / /

Se adjunta Resolucion DIECIOCHO de fecha 01/10/2007 a Fs: 2
ANEXANDO LO SIGUIENTE:
COPIA DE RES N° 18

2 DE OCTUBRE DE 2007

PODER JUDICIAL

EDGARDO SALTANAR GUZMAN
Abogado Judicial - Notificaciones 34° JECV
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PERU

COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA
001838
OCT 10 AM 11 02
NOTIFICACIONES JUDICIALES
DE PALACIO DE JUSTICIA

34vo JUZGADO CIVIL

EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-34

MATERIA : ACCION DE AMPARO

ESPECIALISTA : COLLAZOS MUNIVE GLORIA

DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP ,

DEMANDADO : PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS JUDICIALES DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA , ,

: PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS JUDICIALES DEL CONSEJO DE MINISTROS , ,

: PODER EJECUTIVO-RPTDO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS , , ,

Resolución Nro. 18
Lima, primero de octubre
del dos mil siete.-

Téngase por absuelto el conocimiento conferido por resolución número catorce en los términos que se exponen, en consecuencia: **AUTOS Y VISTOS; y ATENDIENDO: PRIMERO.-** Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 del Código Procesal Civil, el demandado que considere que otra persona, además de él o en su lugar tiene alguna obligación o responsabilidad en el derecho discutido debe denunciarlo, indicando su nombre o domicilio, a fin de que se le notifique del inicio del proceso; **SEGUNDO.-** Que, por escrito de fojas trescientos cincuenta, el Procurador Público de la Presidencia del Consejo de Ministros formula denuncia civil, contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, alegando que el demandante manifiesta que el supuesto daño esta relacionado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, toda vez, que desde la entrada en vigencia del Decreto Supremo N°007-2006-MTC se genera un limite a la posibilidad de la demandante de contratar nuevamente y libremente los servicios de seguridad de empresas de agentes especializados; **TERCERO.-** Que, asimismo a fojas trescientos sesenta y uno, el demandante solicita la integración a la presente litis del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como litisconsorte necesario, alegando, que dicha entidad pueda verse en la necesidad de acatar la decisión que se dicte en estos autos, en relación con la inaplicabilidad al caso de la demandante de la norma judicializada en el numeral 7.2. del artículo 139 del

PODER JUDICIAL
PODER JUDICIAL
PODER JUDICIAL
JUEZ TITULAR
EDGARDO SALAZAR QUIZAMA

Decreto Supremo N°007-2006-MTC; **CUARTO.-** Que, del mismo modo el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo por escrito de fojas trescientos setenta y seis, formula denuncia civil a fin de que se integre a la presente acción al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como Litisconsorte Necesario, alegando que del petitorio de la demanda se puede apreciar que la relación jurídico material le corresponde a esa entidad, como institución encargada de la reglamentación del Decreto Supremo N°007-2006-MTC; **QUINTO.-** Que, de la revisión de autos, se advierte que el demandante interpone proceso de amparo a efectos que se repongan las cosas al estado anterior a la vulneración de su derecho a la libertad de contratar, y se disponga concretamente la inaplicación a su caso, de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2. del artículo 7° del Decreto Supremo N°007-2006-MTC; **SEXTO.-** Que verificándose del citado Decreto Supremo N°007-2006-MTC – Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, cuya inaplicación al caso concreto se solicita en esta causa, que el mismo, es refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que la futura decisión a expedirse en estos autos, podría afectar a dicha entidad, siendo ello así, dicho sector debe ser emplazado a fin de salvaguardar su derecho de defensa; por estas consideraciones: se declara **FUNDADA LA DENUNCIA CIVIL** interpuesta por el Procurador Público del Consejo de Ministros, en consecuencia: **CARECE DE OBJETO** pronunciarse respecto a la integración a la relación procesal formulada por el demandante a fojas trescientos sesenta y uno, y sobre la denuncia civil formulada por el Procurador Público del Poder Legislativo formulada a fojas trescientos setenta y seis; y de conformidad con lo dispuesto en el numeral 103 del Código Procesal Civil, aplicable supletoriamente por imperio de lo dispuesto en el artículo IX del Código Procesal Constitucional: **INTEGRÉSE** a la presente relación procesal al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entendiéndose la misma con el Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del respectivo sector, como litisconsorte necesario de la parte demandada; en consecuencia: **TRASLADO** al antes citado con la resolución que admite a trámite la demanda por el término de tres días; **SUSPENDIÉNDOSE** la tramitación del proceso hasta que el denunciado sea debidamente emplazado; y **CUMPLA** el demandante con adjuntar una copia de su demanda y anexos para el debido emplazamiento.

PODER JUDICIAL

PODER JUDICIAL **PODER JUDICIAL**

[Handwritten signature]
EDUARDO BALAZA SUZARTE
 JUEZ TRIBUNAL
 GOBIERNO NACIONAL INSTITUCIONES DE JUSTICIA
 Dependencia Legal

ANEXO 1-M



Sec.: Dr. Yuri Pilco León
Exp. No.: 15629-2006
CUADERNO PRINCIPAL
Escrito No. 1
CONTESTACION DE DEMANDA

AL TRIGESIMO CUARTO JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA:

VICTOR MANUEL HUAYAMA CASTILLO, identificado con DNI N° 09935526, designado Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, según Resolución Suprema N° 036-2005-JUS de fecha 03 de Febrero del 2005, con domicilio real en Jr. Zorritos No. 1203, Lima, y domicilio procesal en la Casilla No. 3094 del Colegio de Abogados de Lima, 4° Piso del Palacio de Justicia, en los seguidos por **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, (en adelante, LAP), sobre **ACCION DE AMPARO**, a usted, atentamente digo:

El 31 de octubre de 2007 hemos sido notificados con la demanda interpuesta por LAP. En tal sentido, de modo oportuno, y al amparo del artículo 47 de la Constitución Política del Perú y de las normas contenidas en el Decreto Ley No. 17537, Ley de Representación y Defensa del Estado en Juicio, acudo a la Judicatura a contestar la demanda dentro del plazo de la ley, solicitando que en su oportunidad sea desestimada en virtud de los fundamentos que se exponen a continuación.

I. LA CONTROVERSIA

LAP solicita que se reponga las cosas al estado anterior a la supuesta vulneración de su derecho a la libertad de contratar, establecido en el numeral 14 inciso 2 de la Constitución Política, disponiéndose concretamente la inaplicación en su caso concreto de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC^{1 2} -

¹ Que aprueba el Reglamento de la Ley N° 28404, de Seguridad de la Aviación Civil.



Reglamento de la Ley No. 28404- por supuestamente vulnerar el principio de razonabilidad, la libertad de contratar y que en consecuencia, se le permita seguir contratando - como titular de la concesión - con terceras empresas la prestación de servicios de seguridad especializados.

II. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:

De conformidad con los numerales 2 y 4 del artículo 442 del Código Procesal Civil, aplicable supletoriamente al proceso de amparo de acuerdo al artículo IX del Título Preliminar del Código Procesal Civil, procedemos a pronunciarnos sobre los fundamentos de hecho de la demanda y a exponer nuestros fundamentos de defensa:

III.1. FUNDAMENTOS DE HECHO:

1. LAP señala que suscribió con el Estado Peruano, a través de este Ministerio un Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión), en virtud del cual se le otorgó el derecho al aprovechamiento económico de los bienes que forman parte de la concesión como así lo expone en inciso c) de los Fundamentos de Hecho de su demanda.

2. En ese sentido, refiere la accionante que como contrapartida a su derecho de explotar económicamente el Aeropuerto, tiene una serie de obligaciones importantes que cumplir, como por ejemplo el mejoramiento de la infraestructura del Aeropuerto, y a la operación misma de éste en condiciones seguridad.

3. Comenta además que, el Anexo 4 del Contrato de Concesión establece compromisos respecto de temas de seguridad (inc. e de la incoada) para luego interpretar que el referido Contrato no establece limitaciones a la libertad de

² "7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida".



contratar a terceros especializados en temas de seguridad y que, la responsabilidad de las labores de seguridad pesan en el concesionario, es decir en LAP.

4. Agrega que, en cumplimiento de las referidas obligaciones de operación del Aeropuerto hasta la fecha de la presentación de su demanda mantiene una relación jurídica con la empresa Forza S.A., el cual vencía el 20 de mayo de 2006. Esta empresa era la encargada de prestarle servicios de seguridad especializados en el Aeropuerto.

5. Sostiene la accionante que sin perjuicio de lo anterior, la entrada de vigencia del numeral 2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC (en adelante, el Reglamento)³ publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de enero de 2006, genera un límite a la posibilidad de que pueda contratar nuevamente y libremente los servicios de seguridad de empresas especializadas.

6. Asimismo, hace alusión que el numeral 3 del artículo 5° la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil (en adelante, la Ley)⁴ es la disposición que justifica y sustenta al Reglamento.

7. En ese orden de ideas -- menciona -- tanto el Reglamento como la Ley vulneran de manera grave, directa e inmediata su derecho constitucional a la libertad de contratar, arguyendo que se tratarían de normas autoaplicativas, que generan con su sola existencia un conculcamiento automático al referido derecho constitucional, pues no requiere de ningún acto concreto de aplicación por parte de ninguna autoridad para que el derecho a contratar libremente se

³ "Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional.

(...)

7.2. El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza las funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

(...)"

⁴ Artículo 5°.- De la seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional

(...)

5.3 El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad de la Aviación Comercial."



vea perjudicado. Argumento que en un anterior pronunciamiento jurisdiccional ha sido con buen criterio desestimado (Quinto Juzgado Civil de Lima, Exp. N° 14429-2006) que más adelante pasaremos a detallar.

8. A su vez, afirma que el ejercicio de su derecho a contratar libremente está sujeta a dos restricciones, por un lado, *el objeto de la contratación debe ser lícito* y por otro lado, *la contratación no debe contravenir leyes de orden público*. En esta última restricción se detiene a señalar que el Reglamento es una norma legal prohibitiva, porque de su tenor se desprende un impedimento de actuar en determinado sentido.

9. Considera además, que los efectos del Reglamento generan una limitación arbitraria de la libertad contractual, porque - a su entender - no media justificación objetiva alguna porque no garantiza el cumplimiento de los objetivos de regulación de la aeronáutica civil, en el extremo de desincentivar el desarrollo de una aviación civil segura, como también la carencia de acreditación de interés público.

10. Finalmente, hace un extenso comentario sobre la presunta violación al Principio de Razonabilidad por las normas citadas.

III.2. FUNDAMENTOS DE DERECHO:

Una vez hecho un resumen cualitativo de los principales argumentos de la demanda interpuesta por LAP pasaremos a demostrar las debilidades e inconsistencias de éstas.

III.2.1. LO DISPUESTO POR LA LEY No. 28404 Y SU REGLAMENTO SE FUNDAMENTA EN EL CONVENIO DE CHICAGO Y EN LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADO POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) - ANTECEDENTES



1. De acuerdo al numeral 1 del artículo 8 de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones (MTC) es la única autoridad de aeronáutica civil, la cual es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Además, el MTC aprueba los Anexos Técnicos del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil sobre la base de los Anexos del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos Recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-.

Es decir, que en el sector Transportes, confluyen las obligaciones relativas a la aplicación y mantenimiento de los estándares de seguridad que la OACI adopta y recomienda a los Estados.

2. Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil aprobado por D.S. No. 050-2001-MTC, recalca en su Cuarta Disposición Complementaria ⁵, que el MTC, a través de la DGAC, es la única autoridad competente para regular todo lo relacionado a la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos de la República, estando facultado a dictar las disposiciones y efectuar las coordinaciones necesarias con las autoridades de Policía, Migraciones, Aduanas, Agricultura, Salud, entre otros.

3. El Estado Peruano, como miembro de la OACI y signatario del Convenio de Chicago, reconoce a la aviación civil como un instrumento de unión, comunicación y desarrollo de los pueblos y sus economías, debiendo evitar que el abuso de la misma pueda llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

A través del Anexo 17 del Convenio de Chicago, la OACI regula la Seguridad y Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita. Este concepto de seguridad de la aviación civil (security) no está referido a la seguridad operacional de las actividades aéreas (safety), sino a los

⁵ "Cuarta.- El MTC, a través de la DGAC, es la única autoridad competente para regular todo lo relacionado a la seguridad de la aviación en los aeropuertos de la República, de conformidad con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; a estos efectos, está facultado para dictar las disposiciones y efectuar las coordinaciones necesarias con las autoridades de Policía, Migraciones, Aduanas, Agricultura, Salud y demás autoridades competentes o que considere necesarias para poder efectuar sus funciones de control y fiscalización".



procedimientos para prevenir cualquier acto que, siendo ajeno a la actividad aeronáutica, la ponga en riesgo, como por ejemplo, secuestros, bombas, envenenamientos, entre otros.

Así, dentro de este marco general, la OACI recomienda a los estados legislar lo necesario para designar la autoridad nacional competente en asuntos de Seguridad de la Aviación. Entre las responsabilidades de esta autoridad, la OACI recomienda que se incluya la elaboración y puesta en práctica y mantenimiento de un programa nacional de seguridad de la aviación, la promulgación de la reglamentación necesaria para llevar a la práctica el programa nacional y la asignación de responsabilidades entre los organismos gubernamentales y los elementos de la industria respecto a aspectos específicos del programa nacional.

4. Pues bien, la Ley No. 28404, Ley de Seguridad de la Aviación, recoge todas las normas y métodos recomendados por OACI con relación al Anexo 17 del Convenio de Chicago, los mismos que han sido adaptados a las necesidades del Estado peruano. Así ocurre con numeral 3 del artículo 5° de dicha Ley que sirve de sustento y justificación del numeral 2 del artículo 7 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, el cual pretende que se inaplique la empresa actora:

"7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida".

Nótese que la restricción de subcontratar se aplica no en todo el aeropuerto, sino sólo en la Zona de Seguridad Restringida⁶ -que implica básicamente desde el punto en que se inspecciona al pasajero hasta el

⁶ De acuerdo al documento 8973 de la OACI (Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita) y al Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, se entiende como Zona de Seguridad Restringida a la siguiente: "Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, cuyo acceso está controlado para garantizar la Seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas comprenden, entre otras, las áreas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves, los depósitos de carga, y los centros de correo".



abordaje del avión-, en decir, sólo en un área de seguridad neurálgica en donde los actos de interferencia ilícita podrían ocasionar un problema de seguridad nacional.

11. Sobre el particular, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú tiene como objetivo ⁷ minimizar el riesgo de ocurrencia de actos de interferencia ilícita ⁸, entendido como cualquier acto de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo, de violencia contra una aeronave – incluyendo la colocación de explosivos-, de violencia contra las instalaciones aeroportuarias.

12. Entonces, la norma que la LAP pretende se inaplique, sólo refleja criterios internacionales, los cuales se han fijado sobre la base de criterios objetivos que, a la luz de los hechos ocurridos el 11 de setiembre de 2002 y de los frustrados ataques en los aeropuertos de Inglaterra en los meses pasados, buscan asegurar la seguridad de la aeronavegación, y también la seguridad nacional e internacional.

III.2.2. NO ES POSIBLE QUE LAP SUBCONTRATE SERVICIOS DE SEGURIDAD POR TRATARSE DE ACTIVIDADES PRINCIPALES

1. Respecto a la seguridad en los aeropuertos, como se aprecia en el cuadro adjunto, normalmente son los Estados los que proveen dicho servicio,

⁷ Específicamente se indica en el punto IV lo siguiente: "El objetivo del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es normar, regular y verificar la eficacia de la aviación civil nacional e internacional en la República del Perú, proporcionando las medidas necesarias para minimizar el riesgo de que ocurran actos de interferencia ilícita a través de reglamentos, regulaciones métodos y procedimientos".

⁸ De acuerdo al rubro VII sobre definiciones, se entiende como Acto Interferencia Ilícita a los siguientes:

- a) De violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) De destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) De colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo".



sea éste brindado por las Autoridades Aeronáuticas, la Policía, Fuerza Aérea u otro organismo de seguridad.

| Estado | Autoridad encargada de la Seguridad |
|-----------|--|
| Chile | DGAC |
| Argentina | Policía |
| Bolivia | DGAC |
| USA | Transportation Security Administration del DOT |
| Venezuela | Policía |
| México | DGAC |

Ahora bien, en el caso de Perú, el Estado ha encargado la función de seguridad integral a los administradores de los aeropuertos y concesionarios, lo cual ya es una diferencia con relación a los demás Estados.

Delegar la función de seguridad integral al administrador del aeropuerto –en este caso LAP- constituye una posición técnica y operativamente efectiva, sin embargo, permitir que el administrador o concesionario deleguen a su vez a terceros esta responsabilidad, sería inadecuado a los intereses del Estado. En realidad, el posterior traslado por parte de LAP a terceros a través de la subcontratación de empresas de seguridad no resulta adecuado porque se pierde la calidad de los servicios prestados y sobre todo la responsabilidad y compromiso con dicha función.

2. En primer lugar, cabe indicar que *en el contrato de concesión firmado por LAP se estableció que, respecto de las operaciones principales, no es posible que LAP subcontrate a otras empresas. Entonces, dado que la seguridad aeroportuaria constituye una actividad principal, no es posible que LAP subcontrate a terceros para que le proporcionen dichos servicios.* Lo expuesto tiene sustento en:

2.1. En el anexo 3 del contrato de concesión referido a las "Operaciones que se llevan a cabo en el aeropuerto", en donde se señala



que las operaciones principales deben ser realizadas directamente por el operador principal y por cuenta del concesionario, dentro de estas operaciones se encuentran el rubro de Seguridad.

2.2. En la Cláusula 5.21 Subcontratistas dice a la letra:

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

2.3. En el Anexo 14 relativo a los Requisitos Técnicos Mínimos, numeral 1.17 sobre Sistemas de Seguridad:

"1.17. Sistema de Seguridad

OEl sistema de seguridad para el aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y futuras del Perú, OACI, FAA e IATA".

2.4. El acuerdo N° 630-165-05-CD-OSITRAN, en su literal C, el cual señala textualmente: *"Comunicar a LAP que deberá adecuarse el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 28404 una vez se publique el Reglamento de la Ley N° 28404 y que el MTC apruebe el nuevo Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".*

3. Adicionalmente, respecto a la seguridad tendiente a evitar actos de interferencia ilícita, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil ha establecido específicamente las obligaciones de los operadores de aeródromos –en el caso materia de litis, nos referimos a LAP, como operador del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-:

⁹ ***1. Operaciones Principales**

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

1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA

(...)

1.1.2. Seguridad

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



"IX. Asignación de tareas y responsabilidades

(...)

B. Operadores de Aeródromos

1. Los operadores tienen la responsabilidad de establecer y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para prevenir y repeler actos de interferencia ilícita en los aeródromos bajo su administración.

(...)

10. Todo operador de aeródromo es el responsable de la Inspección de pasajeros en tránsito y de su equipaje de mano, que ingresan a las zonas de seguridad restringidas, evitando que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de Interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia estén prohibidos.

(...)

J. Autoridad de seguridad para retener y tomar medidas coercitivas

1. Los Operadores de los Aeródromos son las entidades responsables de las funciones y actividades de seguridad dentro del perímetro de los aeródromos en la República del Perú a su cargo, en cuanto a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

2. Deberán contar con personal adecuado, capacitado y entrenado para el cumplimiento de sus funciones de acuerdo a las normas que emita la DGAC. Se entiende como autoridad, la posibilidad que el personal de seguridad del operador de los aeródromos, pueda intervenir y retener a personas sospechosas o que estén cometiendo actos de interferencia ilícita y/o que atenten contra las personas o instalaciones y/o aeronaves dentro de las instalaciones aeroportuarias y tomar las medidas coercitivas necesarias, esta facultad termina en presencia de personal de la Policía Nacional del Perú.

3. Las responsabilidades específicas del operador del aeródromo en lo que se refiere a la autoridad de seguridad son las siguientes:

a) Prevención y descubrimiento de delitos en las zonas públicas y zonas de seguridad restringidas bajo su responsabilidad.

b) Vigilancia de rutina y patrulla de todas las áreas del aeródromo.

c) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

d) Elaborar planes de contingencia con las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú para responder y controlar actos de secuestro, sabotaje, colocación de bombas u otras amenazas, ataques en tierra y desorden civil, como parte de su Programa de Seguridad de Aeródromo.



e)Elaborar planes de contingencia con especialistas para la eliminación de artefactos explosivos".

Como podemos apreciar de la reseña efectuada, se tiene que es el operador del aeródromo –en este caso LAP- el encargado de la seguridad del mismo, siendo que incluso puede coordinar con las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú para llevar a cabo su obligación. Puede apreciarse entonces que se trata de operaciones neurálgicas destinadas a mantener la seguridad de la aeronavegabilidad, pero también de cualquier evento que pudiera poner en riesgo la seguridad nacional o internacional.

4. Permitir a LAP la subcontratación en la actividad principal de seguridad implicaría la posibilidad de filtrar información, así como, la carencia de especialización por parte del personal que brinda el servicio.

En efecto, la subcontratación implica continuos cambios de la empresa proveedora, lo que implica una alta rotación de personal, adicionalmente dicho personal al ser capacitado, toma conocimiento de las instalaciones internas del aeropuerto, lo cual genera un potencial riesgo cuando éstos dejen de laborar en el aeropuerto.

Como podemos observar entonces, la comisión de un acto de interferencia ilícita implica situaciones de derecho público y de índole policial y judicial, por lo que el personal debe ser altamente especializado y confiable. Es necesario entonces contar con personal adecuadamente seleccionado, capacitado, entrenado y con experiencia y este último aspecto fundamental sólo se adquiere teniendo personal adecuado y permanente. Esta experiencia en el desarrollo de las labores de control es fundamental, siendo que la misma no puede lograrse con una empresa proveedora en razón de su alta rotación de personal.



5. Cabe señalar que durante la Auditoría realizada a LAP en el mes de Abril del año pasado, se encontraron algunos problemas recurrentes con relación al personal proporcionado por las empresas de seguridad:

5.1. La organización no cuenta con criterios específicos para la selección del personal de seguridad, inclusive el personal de inspección por rayos X.

5.2. No hay evidencia documentaria de la verificación de la condición física/médica del personal de seguridad de acuerdo a lo señalado en el Programa Nacional de Seguridad.

5.3. El personal de seguridad de la organización recibe el curso de seguridad sin el módulo de Factores Humanos (RAP 147.43(a))

5.4. La instrucción práctica no se encuentra establecida en el programa de instrucción, no siendo considerada tampoco la realización de "entrenamiento en el trabajo"(OJT).

5.5. El Programa de Capacitación e Instrucción "GSEG-G-01, Rev. 1, pág. 16/22, señala una carga horaria de 30 horas para el Programa de Inducción de Recién Contratados. Sin embargo, dicho programa se lleva a cabo sólo en tres (03) días; es decir, más de ocho (08) horas diarias, incumpliendo lo establecido en la Circular de Asesoramiento que establece 60 horas (RAP 147.43)

5.6. En el último concurso de selección del personal de FORZA, se presentó una efectividad menor al 50%, pues de 40 seleccionados, sólo 17 aprobaron el curso de LAP.

5.7. No hay evidencia documentaria de haberse realizado el curso de seguridad para el personal de vigilancia, según GSEG-G-01, Rev.1, pág. 16/22 (RAP 107.43).



5.8. Los supervisores de la organización no tienen su curso de refresco anual.

5.9. En entrevistas al azar del personal destacó la incomodidad de los oficiales de seguridad por la extensión de los horarios.

5.10. El personal encargado de la operación y observación de las pantallas de las maquinas de rayos X, distráe sus funciones teniendo que recoger las bandejas y realizar las inspecciones manuales.

6. Por lo expuesto, queda claro que:

6.1. En primer lugar, el propio contrato de concesión firmado por LAP prohíbe la subcontratación de actividades principales, tal como califica la seguridad aeroportuaria.

6.2. En segundo lugar, *las obligaciones que sobre seguridad recae en el operador del aeródromo -LAP- son de un importancia neurálgica puesto que están orientadas a minimizar los riesgos de actos de interferencia ilícita, los cuales podrían no sólo atentar contra la seguridad aeroportuaria, sino contra la seguridad nacional; siendo ello así, es declar, por su importancia y especialidad, no corresponden que la actividad sea mercerizada.*

6.3. Finalmente, en tercer lugar, de la auditoría realizada a las empresas tercerizadas, se ha podido comprobar que carecen de la especialización requerida para prestar el servicio.

III.2.3. SOBRE LA SUPUESTA VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE RAZONABILIDAD Y PROPORCIONALIDAD



La empresa actora ha indicado que se ha vulnerado el principio de razonabilidad, sin embargo, al sustentar su afirmación, desarrolla el principio de proporcionalidad, confundiendo así ambos principios. En las siguientes líneas, desarrollaremos ambos principios a fin de demostrar que ninguno de ellos ha sido vulnerado.

RESPECTO DEL PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD

1. De acuerdo a lo establecido por el Tribunal Constitucional en la sentencia 0261-2003-AA/TC, el principio de razonabilidad se funda en argumentos de carácter objetivo, siendo que lo razonable debe analizarse en el contexto de lo que generalmente se acepta como correcto por la sociedad.
2. Siendo ellos así, ¿acaso no es razonable que en el contexto de ataques terroristas internacionales que han empleado como instrumento a la aviación civil internacional se establezcan medidas de seguridad que intenten minimizar los actos de interferencia ilícita? ¿acaso no es razonable en este contexto solicitar que la empresa que brinde el servicio de seguridad en el aeródromo tenga la especialización suficiente para prestar el servicio, constituyendo esto una razón técnica objetiva? ¹⁰ ¿acaso no es razonable vigilar porque dicha empresa no tenga una alta rotación de personal que pueda implicar que la información privilegiada sobre seguridad pueda filtrarse?
3. Por lo expuesto, consideramos que las normas cuya inaplicación se pretende se encuentran acorde con el principio de razonabilidad, además se guía la línea del Convenio de Chicago y de las recomendaciones de la OACI.

RESPECTO DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

¹⁰ Sobre el particular, el Tribunal Constitucional, en la sentencia emitida en el Exp. No. 0141-2002-AA/TC respecto del principio de razonabilidad y de criterios técnicos ha señalado lo siguiente:

"6. En cuanto al tercer supuesto, se debe considerar que dentro del ámbito de la discrecionalidad técnico-administrativa, existe una presunción de razonabilidad o certeza respecto del tratamiento principal y de la fundamentación técnica en la que se sustentan sus decisiones" (la cursiva son nuestras).



1. El presupuesto de aplicación del principio de proporcionalidad constituye siempre la presencia de dos principios constitucionales en conflicto y una decisión que afecta alguno de estos principios o bienes constitucionales.

De este modo, la aplicación del principio de proporcionalidad debe suministrar elementos para determinar si la intervención en uno de los principios o derechos en cuestión, es proporcional al grado de satisfacción que se obtiene a favor del principio o valor favorecido con la intervención o restricción. El test está compuesto por tres sub principios: idoneidad, necesidad y ponderación o proporcionalidad en sentido estricto.

1.1. En cuando al procedimiento que debe seguirse en la aplicación del test de proporcionalidad, el Tribunal Constitucional, en uniforme y retirada jurisprudencia, ha señalado que la decisión que supuestamente afecta un derecho fundamental debe ser sometida, en primer término, a un juicio de idoneidad o adecuación, esto es, si la restricción en el derecho resulta pertinente o adecuada al fin propuesto.

1.2. En segundo lugar, superado este primer análisis, el siguiente paso consiste en analizar la medida restrictiva desde la perspectiva de la necesidad; esto supone verificar "si existen medios alternativos al optado", en este caso por el MTC, que es quien ha tomado la medida. Se trata del análisis de *relación medio-medio*, esto es, de una comparación entre medios; el medio elegido por quien está interviniendo en la esfera de un derecho fundamental y el o los hipotéticos medios que hubiera podido adoptar para alcanzar el mismo fin.

1.3: Finalmente, en un tercer momento y siempre que la medida haya superado con éxito los test o pasos previos, debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Aquí rige la ley de la ponderación, según la cual "cuanto mayor es el grado



de la no satisfacción o de la afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción del otro¹¹

2. En el caso de autos, la limitación referida a que los servicios de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida sean brindados sólo por el operador del aeródromo -LAP- tiene como finalidad no sólo la seguridad de la aviación civil, sino la de posibles ataques contra la seguridad nacional e internacional. En tal sentido, se trata de una finalidad legítima desde el punto de vista constitucional.

3. Siendo así, lo que se trata de establecer mediante el test de proporcionalidad es si la supuesta vulneración a la libertad de contratar de LAP resulta razonable atendiendo a los fines de dicha intervención -la seguridad nacional e internacional-.

4. Establecida la legitimidad constitucional de la intervención (resguardar las políticas de seguridad nacional) consideramos pertinente someter dicha medida al test de proporcionalidad en los términos y procedimiento antes anunciados.

4.1. En primer término, con relación a la idoneidad o adecuación, la exclusión de un tercero diferente al operador del aeródromo para brindar servicios de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida es por naturaleza una medida adecuada para lograr garantizar el cumplimiento de la seguridad nacional. En efecto, de esta manera se garantiza una menor rotación en el personal que tiene acceso a dicha zona y a información privilegiada, asegurándose igualmente mayor especialización. En consecuencia, la adopción de una medida por parte de la Administración, se trata a todas luces de una medida adecuada y por tanto idónea a la finalidad a la que se dirige.

¹¹ STC del Exp. 045-2004-AI/TC FJ 39



4.2. Verificada que la finalidad es constitucionalmente legítima (seguridad nacional) y que el medio utilizado para garantizar dicha finalidad legítima resulta idóneo (excluyendo a terceros); el siguiente paso, conforme ya hemos anunciado, supone analizar la necesidad de la medida. Para tales efectos debemos recordar que *“los principios de idoneidad y de necesidad conciernen a la optimización relacionada con aquello que es fácticamente posible”*. Se trata, en el presente caso, de analizar las posibles alternativas con que contaba la Administración al momento de prohibir al operador aeroportuario la subcontratación de personal de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida de un Aeropuerto. La pregunta pertinente en este punto es entonces, ¿se pudo dictar una medida menos gravosa sin afectar la finalidad a la que pretende servir tales medidas? Consideramos que no, puesto que la medida adoptada, en lo que concierne a LAP, lo que hace es reproducir una obligación asumida por LAP en el Contrato de Concesión, con lo cual, con la norma cuestionada se beneficia a un número indeterminable de personas a cambio de una carga a cuenta de LAP ya prevista en el Contrato de Concesión. De este modo, se observa que la mejor medida que pudo haber adoptado sobre el particular es justamente la adoptada en el numeral 7.2 del artículo 7 del D.S. 007-2006-MTC.

4.3. En tercer lugar, debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Consideramos que la medida adoptada favorece la seguridad nacional –respecto de un número indeterminado de personas- y no perjudica la libertad de contratación y libertad de empresa, sino que más, bien en el caso de LAP reproduce una obligación prevista en el Contrato de Concesión que LAP – aún cuando la norma cuestionada no existiera- está obligada a cumplir.

5. En consecuencia, no se ha afectado bajo ninguna circunstancia la libertad de contratación o la libertad de empresa ni mucho menos se ha violado los principios de proporcionalidad y razonabilidad previstos en el último párrafo del artículo 200° de la Constitución.



III.3.4. EN CUANTO A LA SUPUESTA AFECTACIÓN AL DERECHO A LA LIBERTAD DE CONTRATAR

1. La empresa actora se refiere a una supuesta vulneración del derecho a la libertad de contratar, puesto que, según su argumento se estaría impidiendo que LAP subcontrate a terceros para la prestación de servicios de seguridad en el Aeropuerto.

2. Ahora bien, la libertad de contratar que tiene su correlato en la libertad de empresa no pueden ser ejercidas fuera de lo establecido por la normatividad nacional, tal como lo ha establecido el Tribunal Constitucional en las siguientes sentencias:

"78. Inexistencia de protección de la libertad de empresa e improcedencia de la demanda

Según el artículo 37, inciso 25, del Código Procesal Constitucional, puede ser materia de protección a través de un amparo un derecho constitucional como el previsto en el artículo 59 de la Constitución, respecto a la libertad de empresa.

Sin embargo, de todo lo expresado anteriormente, se puede colegir que no se encuentra ejerciendo correctamente un derecho a la libertad de empresa, tanto por no haber podido acceder correctamente al mercado (no cuenta con licencia de funcionamiento, según lo ha determinado, dentro de sus funciones, la Municipalidad Metropolitana de Lima) como por haber excedido los límites que su ejercicio conlleva (respecto a la moral, seguridad y salud públicas).

Por tanto, es de aplicación el artículo 38 del Código Procesal Constitucional, según el cual "no procede el amparo en defensa de un derecho que carece de sustento constitucional directo o que no esté referido a los constitucionalmente protegidos del mismo", situación que nos lleva ineludiblemente a declarar la improcedencia de la presente demanda, más aún si se ha considerado en el artículo 5, inciso 1, del Código Procesal Constitucional, lo siguiente:



"No proceden los procesos constitucionales cuando los hechos y el petitorio de la demanda no están referidos en forma directa al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado". (El subrayado es nuestro).

Exp. N° 3330-2004-AI/TC seguido por Ludesminio Loja Mori contra la Municipalidad Metropolitana de Lima, la Dirección Municipal de Comercialización y Defensa del Consumidor, y la Dirección de Fiscalización y Control de la Municipalidad Metropolitana de Lima:

"d) La libertad de empresa

Consagrada por el artículo 59° de la Constitución, se define como la facultad de poder elegir la organización y efectuar el desarrollo de una unidad de producción de bienes o prestación de servicios, para satisfacer la demanda de los consumidores o usuarios.
(...)

Consecuentemente, dicha libertad debe ser ejercida con sujeción a la ley -siendo sus limitaciones básicas aquellas que derivan de la seguridad, la higiene, la moralidad o la preservación del medio ambiente-, y su ejercicio deberá respetar los diversos derechos de carácter socio-económico que la Constitución reconoce". (El subrayado es nuestro).

Exp. No. 008-2003-AI/TC seguido por Roberto Nesta Brero, en representación de 5,728 ciudadanos contra el artículo 4° del Decreto de Urgencia N.° 140-2001.

3. En este orden de ideas, **no podría argumentarse la vulneración por parte de la Administración respecto del derecho a la libertad de empresa y de la libertad de contratar cuando el administrado ha incumplido los requisitos establecidos en la normatividad nacional para la realización de determinada actividad empresarial.** Entonces, siendo que esta situación es la que ha ocurrido en el caso materia de análisis -puesto que un tercero diferente al operador del aeródromo no puede prestar servicios de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida- resulta evidente que la actora carece de todo argumento para sustentar la supuesta violación a la libertad de contratar y la libertad de empresa.

III.3.5. EL PETITORIO DE LA INCOADA HA SIDO DECLARADO INFUNDADO EN UN PROCESO ANTERIOR



473

En efecto, la misma pretensión y argumentos de LAP en el presente proceso han sido declarados infundados en el Expediente N° 14429-2006 de fecha 17 de octubre de este año, ante el Quinto Juzgado Civil de Lima, el cual adjuntamos como Anexo 1-C en el presente escrito. Los considerandos de la mencionada Resolución son contundentes en señalar que el numeral 2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC es una norma heteroaplicativa, por lo que no procedería el amparo directo.

MEDIOS PROBATORIOS:

En calidad de medio probatorio ofrezco:

- Copia del Resolución N° 24 del Exp. N° 14429-2006, de fecha 17 de octubre de este año en el que resuelve Infundada la demanda de Amparo interpuesta por Forza S.A. en el solicita la inaplicación del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC que es materia del presente proceso (ANEXO 1-C).
- El Contrato de Concesión suscrito con LAP
- La Auditoría Realizada a LAP en abril de 2006

POR TANTO:

A usted Señor Juez, pido tenerme por apersonado a la instancia, por contestada la demanda, la misma que solicito se declare **IMPROCEDENTE**, o en su defecto, **INFUNDADA**.

PRIMER OTROSÍ DIGO: En calidad de anexos adjunto los siguientes documentos:

1. Copia de la Resolución Suprema N° 036-2005-JUS (ANEXO 1-A).
2. Copia de mi DNI (ANEXO 1-B).
3. Copia de la sentencia dictada en el Expediente N° 14429-2006 (ANEXO 1-C).

SEGUNDO OTROSÍ DIGO: No adjunto el recibo de pago por la tasa judicial ya que, conforme lo dispone el artículo 47 de la Constitución, el Estado se encuentra exento del pago de costas y costos.



4261
PROCURADURÍA
PÚBLICA

TERCER OTROSI DIGO: Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18° del Decreto Ley N° 17537 "Ley de Representación y Defensa del Estado en Juicio", delego mi representación en este proceso a favor de la Dra. Diana María Revoredo Lituma, Dr. Cesar Benavides Ocampo, Dra. Hortencia Jáuregui Gonzáles, Dra. Gaby Nieto Fernández, Dra. Diana Merino Obregón, Dr. José Ricra Marín, Dr. Alfonso Carbajal Sánchez, el Dr. Julio César Flores Gonzáles y el Dr. César Antonio Bocanegra Miranda, Abogados adscritos a esta Procuraduría Pública, para que conjunta o indistintamente, puedan en mi nombre y representación, asistir a las diligencias judiciales que deriven del presente proceso.

CUARTO OTROSÍ DIGO: Que, autorizo a la Srta. Michelle Lizeth Palomino Vargas, identificada con DNI N° 41648677, secigrista de esta Procuraduría Pública, a fin de que pueda dar lectura del expediente, recabar copias, recoger exhortos u otros oficios que se expidan en el presente proceso.

Lima, 09 de noviembre de 2007



VICTOR MANUEL HUAYAMA CASTILLO
PROCURADOR ADJUNTO
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Reg. C.A.L. 29134

JHLV/FCR
LEG. C-455-2007-MTC

4165
Anexo I-A

que le permitan ejercer un mejor control de las actividades que realiza el CEI, en cuanto a los rubros siguientes: (...) Reglamento Interno del CEI (Recomendación N° 3).

Que, en la actualidad, el Centro de Educación Inicial no cuenta con el documento normativo que reglamente su organización y funcionamiento, establezca las líneas de autoridad y dependencia, y compatibilice la denominación y funciones específicas de los cargos del personal con las funciones que deben cumplir las unidades estructuradas del CEI.

Que, a fin de superar tal vacío reglamentario, resulte conveniente contar con un instrumento normativo que defina los lineamientos de la gestión administrativa del CEI, así como aquellos que correspondan a la tarea educativa que les es inherente a su naturaleza y objetivos.

Que, el Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Centros de Educación Inicial promovidos por Entidades Públicas, aprobado por la Resolución Viceministerial N° 065-87-EO, establece como funciones de la Directora del Centro de Educación Inicial, entre otras, formular el Reglamento Interno del CEI con participación del personal y un representante de la Entidad Promotora, y elevarlo a dicho organismo y al Sector Educación para su conocimiento, función contemplada en el literal b) del Art. 12° del artículo dispositivo legal.

Estando a lo recomendado por el Órgano de Control Institucional y lo propuesto por la Oficina de Personal, y a lo dictaminado por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

De conformidad con lo establecido en el Art. 5° del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 370 - Ley del Ministerio del Interior, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-IN.

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprueba el Reglamento Interno del Centro de Educación Inicial "Mi Casa de Sorpresas" del Ministerio del Interior, el mismo que consta de XI Capítulos, cuarenta y cinco (45) artículos y una Disposición Complementaria.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FELIX MURAZZO CARRILLO
Ministro del Interior

02513

Modifican la R.M. N° 2581-2004-IN referente a contratación de personal para la Dirección General de Migraciones y Naturalización

RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 0154-2005-IN/0501

Lima, 4 de febrero del 2005

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Ministerial N° 2581-2004-IN de 23/10/2004, se resolvió contratar al personal que ha aprobado el Concurso Público de Selección de Personal para que presta servicios en la Dirección General de Migraciones y Naturalización con efectividad al 27 de diciembre de 2004;

Que, al expedirse la acotada Resolución Ministerial y formalizar el contrato del personal Técnico en Migraciones I, se ha incurrido en errores materiales en el nivel de la Carrera Administrativa, situación que resulta pertinente rectificar;

Que, el Art. 201° de la Ley N° 27444 - Ley de Procedimiento Administrativo General, establece que los errores materiales o aritméticos en los actos administrativos pueden ser rectificadas con efecto retroactivo en cualquier momento de oficio o a instancia de los administrados siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión;

De conformidad con la normalidad precedentemente señalada; y

Estando a lo informado por la Oficina de Personal y lo opinado por la Oficina de Asesoría Jurídica del Ministerio del Interior;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Modificar en la parte que corresponde de la Resolución Ministerial N° 2581-2004-IN del 23/10/2004 en lo concerniente al nivel de la Carrera Administrativa del personal que aprobaron las plazas de Técnicos en Migraciones I, debiéndose ser lo correcto STA.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FELIX MURAZZO CARRILLO
Ministro del Interior

02537



Designan Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 036-2005-JUS

Lima, 3 de febrero del 2005

Visto, el Oficio N° 22005-MTC/01, de fecha 15 de enero del 2005;

CONSIDERANDO:

Que, por Resolución Suprema N° 014-2004-JUS, del 20 de enero del 2004, se designó al doctor Braulio Iván Rosillo Laños, en el cargo de Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, el citado funcionario ha presentado su renuncia al cargo que venía desempeñando, siendo necesario expedir la correspondiente resolución administrativa, así como designar al funcionario que ocupará dicho cargo público de confianza;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47° de la Constitución Política del Perú, en la Ley N° 27524, en los Decretos Leyes N°s. 17537 y 25993 y en el Reglamento para la Designación de Procuradores Públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2001-JUS; y

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aceptar la renuncia del doctor Braulio Iván Rosillo Laños al cargo de Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 014-2004-JUS, de 20 de enero del 2004, y expedir las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2°.- Designar al doctor Víctor Manuel Huayma Castilla, en el cargo de Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°.- La presente Resolución Suprema será ratificada por los Ministros de Justicia y de Transportes y Comunicaciones.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

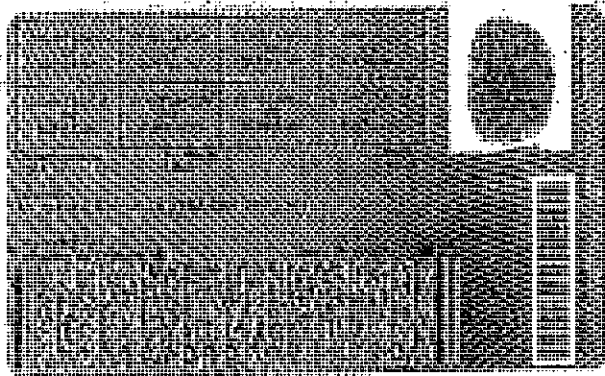
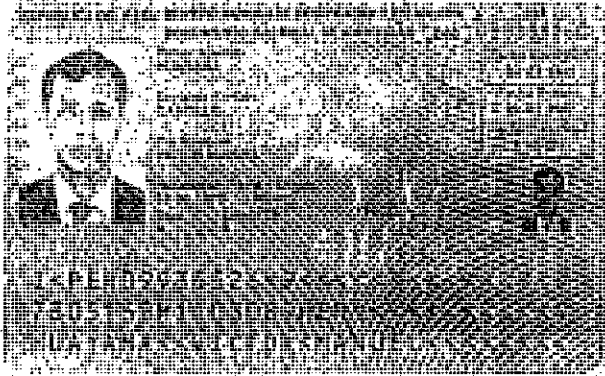
Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

CARLOS GAMARRA UGAZ
Ministro de Justicia

JOSÉ ORTIZ RIVERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

02739

Anexo 1-B



Anexo 1-c

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
PODER JUDICIAL
QUINTO JUZGADO CIVIL EN LIMA

EXPEDIENTE N° : 14429-2006
Demandante : Forza S.A.
Demandado : Poder Ejecutivo y otros
Materia : Proceso de Amparo.

RESOLUCION NÚMERO VEINTICUATRO

Lima, diecisiete de octubre del
año dos mil siete.-

VISTOS, que por escrito de fojas setenta y ocho a noventiuno, la empresa Forza S.A., interpone demanda de Amparo contra el Poder Ejecutivo, el Congreso de la República, y Procuradores Públicos respectivos, a fin que se disponga la inaplicación a su caso concreto de los efectos del numeral 7.2 del artículo 7º del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC y del numeral 5.3 del artículo 5º de la Ley N° 28404 - Ley de Seguridad de la Aviación Civil; señalando que se han violado sus derechos fundamentales como el Derecho a la libertad de contratar, protegido en el inciso 14 del artículo 2 concordante con el artículo 62º de la Constitución Política; y el Derecho a la igualdad de trato, previsto en el inciso 2 del artículo 2º de la Constitución; admitida la demanda a trámite y corrido traslado de la misma, la Procuradora Pública a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, por escrito de fojas ciento dieciocho a ciento treinta, contesta la demanda negándola y contradiciéndola y deduce las excepciones de Prescripción, de Litispendencia, de Falta de Legitimidad para Obrar de los demandados Presidente de la República y Presidente del Consejo de Ministros; por escrito de fojas ciento cincuenta a ciento sesenta, el Procurador Público del Poder Legislativo, contesta la demanda en los

PODER JUDICIAL

Dr. Pablo Humberto Matías Huarcaya
JUEZ TITULAR
QUINTO JUZGADO CIVIL
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

[Signature]
GLADYS CATARI CHARCA
Secretario - Especialista Legal
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

422

términos que de dicho escrito aparecen, deduciendo las excepciones de Incompetencia, de Falta de Legitimidad para Obrar del demandado, de Caducidad y de Representación Defectuosa del demandante; que incorporado al proceso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por escrito de fojas trescientos quince a trescientos treinta y seis, el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contesta la demanda en los términos que indica; y deduce las excepciones de Prescripción, y de Litispendencia, que por resolución número veintitrés de fecha dos de octubre de dos mil noventa y siete, se emite el auto de saneamiento procesal, declarándose saneado del proceso por existir una relación jurídico procesal válida; por lo que estando a la naturaleza de la presente acción, los autos se encuentran expeditos para ser sentenciados; y **CONSIDERANDO; PRIMERO:** Que el Proceso de Amparo constituye un proceso constitucional destinado a la tutela de los derechos consagrados en nuestro texto Constitucional, en concordancia con el artículo 37° de la Ley N° 28237, siendo su finalidad proteger los derechos constitucionales, reponiendo las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional; por lo que, la discusión de la pretensión constitucional radica en determinar la certeza del derecho conculcado y que éste sea constitucionalmente protegido; siendo además necesario, por imperio de la ley, que la agresión no haya cesado o convertido en irreparable, que se haya agotado las vías previas con las excepciones que señala el artículo 46° de la Ley N° 28237, y que no haya operado la prescripción para el ejercicio de la acción; **SEGUNDO:** Que, del escrito de demanda de fojas setentiocho a noventiuno, se tiene que el recurrente dirige su Proceso de Amparo contra los efectos del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC y del numeral 5.3 del artículo 5° de la Ley N°

PODER JUDICIAL

Dr. Pablo Humberto Matias Huaracaya
JUEZ TITULAR
QUINTO JUZGADO CIVIL
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

GLADYS CATALAN COLO...
JUEZA TITULAR
QUINTO JUZGADO CIVIL
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

475

se efectivice la aplicación de la del numeral 5.3 del artículo 5 de la Ley N° 28404 Ley de Seguridad de la Aviación Civil, y el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC - Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, es necesario que previamente los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios cuenten con las autorizaciones administrativas y técnicas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil; QUINTO: Que, respecto al fondo de la controversia, debe tenerse presente que nuestro sistema jurisdiccional constitucional prevé hasta tres posibilidades de inaplicación de una norma legal, con las respectivas diferencias de mecanismos y consecuencias, y es así que tenemos el proceso de amparo, la acción de inconstitucionalidad y la inaplicación de la norma inconstitucional en un caso concreto o lo que la doctrina denomina control difuso; y en lo que se refiere al primer supuesto, que es precisamente el caso de autos, resulta absolutamente importante precisar que la inaplicación deviene por la existencia de actos concretos de aplicación de normas y que hayan sido vulnerado derechos constitucionales; por lo que no resulta procedente solicitar la inaplicabilidad del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC y del numeral 5.3 del artículo 5° de la Ley N° 28404 Ley de Seguridad de la Aviación Civil, prohibición que se encuentra regulado en el inciso 2) del artículo 200° de la Constitución Política del Estado, al impedir plantear a través de una demanda de amparo la impugnación en abstracto de una norma legal como las que se cuestionan; SEXTO: Que, en el caso de autos se solicita la inaplicación de normas expedidas conforme a nuestro ordenamiento jurídico, las mismas que al no haber sido declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional, mantienen su vigencia legal y sus efectos jurídicos; SETIMO: Por lo que atendiendo a los fundamentos expuestos en la parte

PODER JUDICIAL

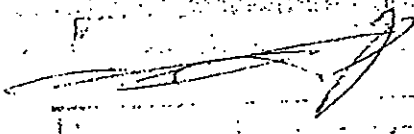
Dr. Pablo Humberto Matias Huaracaya
 JUEZ TITULAR
 QUINTO JUZGADO CIVIL
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

GLADYS CATA...
 ESCRIBANA - SECRETARÍA

460

considerativa de la presente sentencia; **FALLO:** Declarando **INFUNDADA** la demanda de proceso de amparo interpuesta por **FORZA S.A.**; consentida o ejecutoriada la presente resolución, publíquese con arreglo a ley. Notifíquese.



PODER JUDICIAL

GLADYS CATARI CHARCA
Secretario - Especialista Legal
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DEL ECUADOR

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DEL ECUADOR
QUINTO R. ZOLA DE LOS RIOS EN LO CIVIL

ANEXO 1-N

Señora Juez:

Informo a Ud., que en la fecha procedo a dar cuenta del que antecede, debido a la excesiva carga que afronta esta Secretaría, motivo por el cual me fue imposible dar cuenta del mismo oportunamente.

Lo que informo a usted para los fines pertinentes.
Lima, 30 de junio de 2008.

PODER JUDICIAL

[Signature]
DIANA LISSETH ESCOBAR ALARCON
Especialista Legal
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

34vo JUZGADO CIVIL

- EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-34
- MATERIA : ACCION DE AMPARO
- ESPECIALISTA : ESCOBAR ALARCON, DIANA
- DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP,
- DEMANDADO : PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS JUDICIALES DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA ,,
: PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS JUDICIALES DEL CONSEJO DE MINISTROS ,,
: PODER EJECUTIVO-RPTDO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS ,,
- LISTISC. PASIVO : DENUNCIADO CIVIL: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES *Sanearamiento de la relación judicial procesal.*
: PROCURADOR PUBLICO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS JUDICIALES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

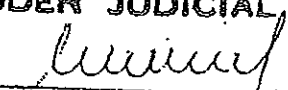
Resolución N° 28
Lima, treinta de junio
De dos mil ocho.-

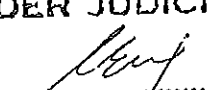
Con la razón que antecede: Llámese la atención a la Especialista Legal que da cuenta por la demora incurrida en dar cuenta del escrito que antecede; AUTOS y VISTOS; Y CONSIDERANDO: PRIMERO: Que, conforme a lo dispuesto por el artículo 450° del Código Procesal Civil: "Las excepciones se resuelven en un solo auto", en consecuencia corresponde resolverlas conjuntamente en la presente resolución; SEGUNDO: Que, por escrito de fojas 310 a 315 el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidenta del Consejo de Ministros deduce la Excepción de Ambigüedad en el modo de proponer la Demanda y la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar del Demandado; TERCERO: Que, respecto a la Excepción de Oscuridad o ambigüedad en el modo de proponer la demanda, alega que la demanda es oscura ya que al momento de exponerse el petitorio no ha señalado claramente cuál es su intención al pretender anular un numeral de un artículo del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, que no ha demostrado cuál es la relación con la Presidencia del Consejo de Ministros, es decir no señala cuál es su pretensión; señala además que es ambigua ya que en los fundamentos de hecho no se hace referencia a hechos que tengan conexión con la Presidencia de Consejo de Ministros; por lo que no existiría una conexión entre los hechos y el petitorio contenido; Con

[Signature]
ROSA MARÍA DONATO MORALES
JUEZ LEYDOR

[Signature]
DIANA LISSETH ESCOBAR ALARCON
Especialista Legal

relación a la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar del Demandado señala que su representada no es parte de la relación jurídico material pues el demandante está pretendiendo que se anule un Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; CUARTO: La demandante al absolver el traslado señala que en la demanda se ha explicado las razones de hecho y el fundamento legal de sus pretensiones, así como el perjuicio que les causa la promulgación de la norma que se cuestiona resumiéndose en el claro hecho que la prohibición contenida en el numeral 7.3 del artículo 7º del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC vulnera su derecho constitucional a la libertad de contratación; Sobre la excepción de falta de legitimidad para obrar pasiva señala que a razón de que el Congreso de la República emitió en el año 2004, la Ley N° 28404, Ley de la Seguridad de la Aviación Civil, la misma que contiene en su artículo 5º la disposición que justifica la incorporación del numeral 7.1 en el artículo 7º del Reglamento, materia de inaplicación en el caso de autos; además la Tercera disposición Complementaria y Final de la referida ley, dispuso su reglamentación, la que se materializó a través del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC; es por ello, que dirige su pretensión contra la referida co-demandada ya que la referida ley fue promulgada por el Consejo de Ministros con el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros; QUINTO: Con relación a la primera excepción; se advierte del tenor de la demanda que con meridiana claridad se establece cuál es la pretensión incoada la misma que versa sobre inaplicabilidad del numeral 7.2 del artículo 7º del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, por considerar el demandante que se le vulnera el derecho a la libertad de contratar, establecido en el inciso 2 del artículo 14º de la Constitución Política; razón por lo que la excepción no puede ser amparada; Con relación a la segunda excepción, se advierte que el demandante pretende la inaplicación de un *entre responsables* ^{Supremo N°} 007-2006-MTC; por considerar que se le *de la generación* ^{N° 28404;} vulnera la libertad de *de normas* ^{la dación de} contratar, es decir que si bien es cierto esta ^{EXTO: Que,} relación material sólo versa sobre aquellos ^{los Asuntos} que ^{para Obrar del} la referida norma legal; en consecuencia esta ^{terminada por} excepción ^{del actor con relación a la inaplicación del numeral 7.2 del artículo 7º del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, y como fácilmente se puede observar no ha sido aprobada por el Congreso de la República y según propia Ley N° 28404, en su Tercera Disposición Complementaria y Final se estableció que sería reglamentada mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, refiere que el Poder Legislativo es ajeno a la relación material por cuanto ni la aplicación ni la ejecución del referido Decreto Supremo le corresponden al Poder Legislativo, por tanto no puede ser parte de la relación procesal que se pretende establecer en autos;} SÉTIMO: La demandante al absolver el traslado señala que el numeral 7.1 del artículo 7º del Decreto Supremo materia de litis desarrolla lo señalado en la Ley N° 28404 emitida por el Congreso de la República, señala además que todo reglamento no es más que un desarrollo pormenorizado de lo establecido en la Ley por el legislador, que están íntimamente relacionados, por ello, concluye que es necesario que forme parte del proceso el legislador que dio origen a la Ley reglamentada pues de esa forma tendrá oportunidad de salir en defensa del fundamento de la norma reglamentada; OCTAVO: Que, con relación a esta excepción y a razón de los mismos fundamentos antes esgrinidos, es decir que, siendo que el demandante solicita expresamente la inaplicabilidad del numeral 7.2 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC; se advierte que esta norma legal ha sido únicamente refrendada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y suscrita por el Presidente de la República, en consecuencia la intervención del Congreso de la República en el presente proceso resulta innecesaria ya que la relación material sólo estaría vinculada a quienes intervinieron en la dación de la norma legal que es materia del presente proceso; por estas

PODER JUDICIAL

 ROSA María Donato Meza
 JUEZ TITULAR

PODER JUDICIAL

 DIANA LISBETH ESCOBAR ALARCÓN
 JUEZ TITULAR

consideraciones esta excepción sí resulta amparable; en consecuencia se declara: **INFUNDADA** la Excepción de Ambigüedad en el modo de proponer la Demanda y **FUNDADA** la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar del Demandado deducidas por el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidenta del Consejo de Ministros mediante escrito de fojas 310 a 315 y **FUNDADA** la Excepción de Falta de Legitimidad para Obrar del Demandado deducida por el Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales del Poder Legislativo mediante escrito de fojas 376 a 381; y existiendo una relación jurídica procesal válida entre las partes: **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., - LAP** y el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, en calidad de litisconsorte del denunciante, por haber sido declarada fundada la denuncia civil interpuesta por el Procurador Público del Consejo de Ministros mediante resolución dieciocho de fecha primero de octubre de dos mil siete, en consecuencia: Se declara: **SANEADO EL PROCESO**; y conforme al estado del presente proceso: **PÓNGASE LOS AUTOS EN DESPACHO PARA SENTENCIAR** devueltos que sean los cargos de notificación de la presente resolución; Notificándose la presente resolución a las partes del proceso.-

PODER JUDICIAL

[Handwritten Signature]
 Rosa María Donato Meza
 J. J. J. J. J.
 CORTÉ SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

[Handwritten Signature]
 DIANA LISSETH ESCOBAR ALARCON
 Especialista Legal
 CORTÉ SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL

[Handwritten Signature]
 EDGARDO SALAZAR GUZMAN
 Asistente Judicial
 CORTÉ SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

ANEXO 1-0



CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
34° JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL

2008
 2972
 095

EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-34
DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. - LAP
DEMANDADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
MATERIA : PROCESO DE AMPARO
ESPECIALISTA : DIANA ESCOBAR ALARCÓN

S E N T E N C I A

RESOLUCIÓN NÚMERO 34

Dada en Lima, a treinta de diciembre de dos mil ocho.-

VISTOS : Resulta de autos, que mediante escrito de fojas ciento cuarenta y uno a ciento sesenta y dos, la empresa LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. - LAP interpone demanda de PROCESO DE AMPARO contra el PODER EJECUTIVO (Presidencia de la República y la Presidencia del Consejo de Ministros), el Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del CONSEJO DE MINISTROS, y el Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del CONGRESO DE LA REPÚBLICA, solicitando se reponga las cosas al estado anterior a la vulneración de su derecho a la libertad de contratar y se disponga concretamente la inaplicación a su caso concreto de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC. Señala como fundamentos de hecho, que con fecha 15 de noviembre de 2000, el Consorcio formado por

PODER JUDICIAL

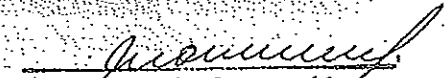
Rosa María Donato Meza
 Rosa María Donato Meza
 JUEZ TITULAR

PODER JUDICIAL


Diana Escobar Alarcón
 DIANA ESCOBAR ALARCÓN
 ESPECIALISTA

Aeropuerto, y a la operación misma de éste en condiciones de especial seguridad; siendo que el anexo 4 del Contrato de Concesión indica los lineamientos y requerimientos de operación que el concesionario deberá cumplir para la correcta operación del aeropuerto en materia de seguridad integral, considerando que este contrato no establece limitaciones a la libertad de cumplir sus responsabilidades de seguridad por medio de terceros especializados, pesando la responsabilidad de las labores de seguridad en el concesionario operador del aeropuerto, esto es, LAP; en cumplimiento de dichas obligaciones de operación del aeropuerto, la demandante ha venido contratando con terceras empresas la prestación de servicios de seguridad especializados, lo que incluye las zonas restringidas, siendo que actualmente la demandante mantiene una relación jurídica con la empresa FORZA S.A., que vence el 20 de mayo de 2006, y que en efecto la actora y FORZA S.A. celebraron un primer addendum al Contrato de prestación de servicios de Oficiales de Seguridad en el aeropuerto Jorge Chávez el 15 de octubre de 2005, con vigencia hasta el 20 de mayo de 2006; sin embargo la entrada en vigencia de la norma contenida en el Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de abril de 2006, genera un límite a la posibilidad de la recurrente de contratar nueva y libremente los servicios de seguridad de empresas agentes especializadas, pues la norma cuestionada señala: "Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional. (...) 7.2. El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza las funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

PODER JUDICIAL

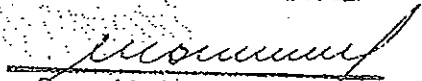

 Rosa Marla Donato Meza
 JUEZ TITULAR
 2do. Juzgado Civil de Lima

PODER JUDICIAL

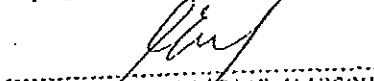

 DIANA USCO PIÑERO ALARCÓN
 6.9.2006

integre como litisconsorte necesario en el proceso al mencionado Ministerio; por su parte el Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo mediante escrito de fojas trescientos setenta y seis a trescientos ochenta y uno formula la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado, formula denuncia civil para que se integre a la presente acción al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como litisconsorte necesario; mediante resolución número diecisiete obrante a fojas trescientos ochenta y dos se le tuvo por apersonado al proceso y se corrió traslado a la parte demandante de la citada excepción, la misma que la absuelve mediante escrito de fojas trescientos noventa y tres a trescientos noventa y seis; mediante resolución número dieciocho obrante a fojas trescientos noventa y trescientos noventa y uno se declara fundada la denuncia civil y se integra a la presente relación procesal al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el mismo que a través de su Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante escrito de fojas cuatrocientos diecinueve a cuatrocientos treinta y nueve contesta la demanda, aduciendo que lo dispuesto por la Ley N°28404 y su Reglamento se fundamenta en el Convenio de Chicago y en las normas y métodos recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través del anexo 17 del citado convenio, la OACI regula la Seguridad y Protección de la Aviación contra los actos de interferencia ilícita, este concepto de seguridad de aviación civil (security) no está referido a la seguridad operacional de las actividades aéreas (safety) sino a los procedimientos para prevenir cualquier acto,

PODER JUDICIAL

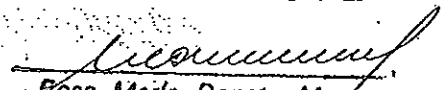

 Rosa María Donato Maza
 FIRZ. TITUL. L.P.

PODER JUDICIAL

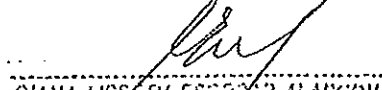

 DIANA LISBETH ESCOBAR ALARCON
 FIRZ. TITUL. L.P.

los aeropuertos y concesionarios, lo cual ya es una diferencia con relación a los demás Estados, y delegar la función de seguridad integral al administrador del aeropuerto en este caso LAP constituye una posición técnica y operativamente efectiva, sin embargo, permitir que el administrador o concesionario deleguen a su vez a terceros esta responsabilidad, sería inadecuado a los intereses del Estado, y que en realidad, el posterior traslado por parte de LAP a terceros a través de la subcontratación de empresas de seguridad no resulta adecuado porque se pierde la calidad de los servicios prestados y sobre todo la responsabilidad y compromiso con dicha función; indica también que en el contrato de concesión firmado por LAP se estableció que, respecto de las operaciones principales, no es posible que LAP subcontrate a otras empresas, entonces, dado que la seguridad aeroportuaria constituye una actividad principal, no es posible que LAP subcontrate a terceros para que le proporcionen dichos servicios, siendo que lo expuesto tiene su sustento en el anexo 3 del contrato de concesión referido a las "Operaciones que se llevan a cabo en el aeropuerto", en donde se señala que las operaciones principales deben ser realizadas directamente por el operador principal y por cuenta del concesionario, dentro de estas operaciones se encuentra el rubro de Seguridad; en la cláusula 5.21 subcontratistas dice a la letra: "5.21. Subcontratistas: Ni el concesionario ni el Operador Principal debe emplear ningún Operador Secundario, subcontratista, agente o mandatario para llevar a cabo las Operaciones Principales", y en el anexo 14 relativo a los requisitos técnicos mínimos numeral 1.17: "Sistema de Seguridad 0El sistema de seguridad para el aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y

PODER JUDICIAL

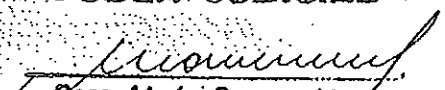

 Rosa Marla Donato Meza
 JUEZ TERCER

PODER JUDICIAL

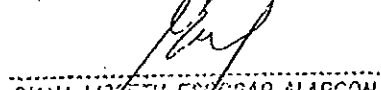

 DIANA LISSETH ESCOBAR ALARCÓN
 JUEZ TERCER

encuentran acorde con el principio de razonabilidad, además de seguir con las líneas del Convenio de Chicago y de las recomendaciones de la OACI, y que la medida adoptada favorece la seguridad nacional, respecto de un número indeterminado de personas y no perjudica la libertad de contratación y libertad de empresa, sino que más bien en el caso de LAP reproduce una obligación prevista en el Contrato de Concesión que LAP aún cuando la norma cuestionada no existiera está obligada a cumplir; señala además que no podría argumentarse la vulneración por parte de la Administración respecto del derecho a la libertad de empresa y de la libertad de contratar cuando el administrado ha incumplido los requisitos establecidos en la normatividad nacional para la realización de determinada actividad empresarial, siendo que el petitorio de la incoada ha sido declarado infundado en un proceso anterior; mediante resolución número veintiuno de fecha quince de noviembre de dos mil siete que obra a fojas cuatrocientos cuarenta se tuvo por contestada la demanda; y mediante resolución número veintiocho obrante de fojas seiscientos tres a seiscientos cinco se declaró infundada la excepción de ambigüedad en el modo de proponer la demanda, fundada la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado deducidas por el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros, fundada la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado deducida por el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Poder Legislativo, y se declaró saneado el proceso; mediante resolución número treinta y dos obrante a fojas seiscientos cincuenta y tres se ordenó poner los autos en despacho para sentenciar; por lo que esta Judicatura

PODER JUDICIAL


 Rosa Marla Donato Meza
 JUEZ TITULAR

PODER JUDICIAL


 DIANA LISBETH ESCOBAR ALARCOM
 Abogada en Legal

que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo", norma legal que reglamento la Ley N° 28404 Ley de Seguridad de la Aviación Civil publicada el 30 de noviembre de 2004, que en su numeral 5.3 del artículo 5° establece que: "El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil"; **CUARTO** : Cabe señalar que si bien en el escrito de contestación de la demanda el Procurador Adjunto de la Procuraduría Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha sustentado su defensa en los anexos 3 y 14 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cierto es también, que en autos no se han acompañado los citados anexos ni por la parte demandante, ni por la parte demandada, siendo que de fojas 33 a 128 sólo aparece el texto del citado convenio hasta la cláusula 26, una cláusula adicional y el anexo 4, por lo que en este sentido no es posible determinar si ya en el citado convenio suscrito en los años 2000 y 2001, se había establecido concretamente que las operaciones que se llevan a cabo en materia de seguridad no podían ser subcontratadas y debían realizarse a través del Operador Principal, dado que en la cláusula 1 Definiciones se señala en el punto 1.38 que las "Operaciones Principales" significan aquellas operaciones

PODER JUDICIAL

Rosa María Donato Mesa
 Rosa María Donato Mesa
 JUEZ TITULAR

PODER JUDICIAL

Diana C. V. ...
 DIANA C. V. ... PAR ALARCO
 ...

se encuentre sujeta a la realización de algún acto posterior o a una eventual reglamentación legislativa, en la medida en que adquiere su eficacia plena en el mismo momento en que entra en vigencia.

- 17. En tal caso, y siempre que estas normas afecten directamente derechos subjetivos constitucionales, el amparo sí podrá prosperar, no sólo porque de optarse por una interpretación literal del inciso 2) del artículo 200° de la Constitución Política del Estado se dejaría en absoluta indefensión al particular afectado por un acto legislativo arbitrario; sino además porque, tratándose de una limitación del derecho de acceso a la justicia constitucional, éste no puede interpretarse en forma extensiva, sino mediante una orientación estrictamente restrictiva, esto es, en el sentido más favorable a la plena efectividad del derecho a obtener una decisión judicial que se pronuncie respecto de su pretensión.
- 18. Con relación al segundo supuesto, basado en la procedencia de procesos de amparo contra actos basados en la aplicación de un ley, se ha establecido que, en la medida en que se trata de normas legales cuya eficacia y, por tanto, eventual lesión, se encuentra condicionada a la realización de actos posteriores de aplicación, su procedencia ha de responder a los criterios que se indican a continuación.
- 19. Por un lado, si se trata de una alegación de amenaza de violación, ésta habrá de ser cierta y de inminente realización. Cierta, ha dicho el Tribunal, quiere decir, posible de ejecutarse tanto desde un punto de vista jurídico, como desde un punto de vista material o fáctico. Y con la exigencia de que la amenaza sea también de "inminente realización", el Tribunal ha expresado que ello supone su evidente cercanía en el tiempo, es decir, actualidad del posible perjuicio cuya falta de atención oportuna haría ilusoria su reparación; y, de otro lado, tratándose de la alegación de violación, tras realizar actos de aplicación concretos sustentados en una ley, como sucede en cualquier otra hipótesis del amparo, es preciso que éstos efectivamente lesionen el contenido constitucionalmente protegido de un derecho fundamental."

En ese mismo sentido, el Tribunal ha señalado, en reiterada jurisprudencia, que "(...) no procede el amparo directo contra normas cuando se trata de normas heteroaplicativas, es decir, que tienen su eficacia condicionada a la realización de actos posteriores; contrario a ello, sí procede cuando el acto lesivo es causado por normas autoaplicativas, esto es, cuando no requieren de un acto posterior de aplicación se produce desde la vigencia de la propia norma.

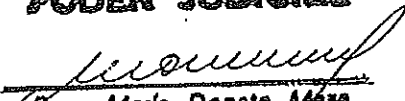
Definir el carácter heteroaplicativo de la norma. 4-2000-AA/TC, 504-2000-AA/TC, 0830-2000-AA/TC, 487-2003-AA/TC, 2302-2003-AA/TC). En esta frente a una norma autoaplicativa, sino de carácter heteroaplicativa, en razón que para que se efectivice la aplicación del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC Reglamento de la Ley de Seguridad Social de la Aviación Civil, es necesario que

PODER JUDICIAL
Rosa María Donato Maza
ROSA MARÍA DONATO MAZA
JUEZ TITULAR
84º Juzgado Civil de Lima

PODER JUDICIAL
Diana Lisbeth Escobar Alarcón
DIANA LISBETH ESCOBAR ALARCÓN
Fiscal
CORTES DE JUSTICIA
LIMA

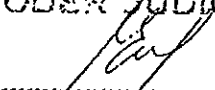
sea la presente resolución se publique en el Diario Oficial El Peruano; Notificándose.-

PODER JUDICIAL



Rosa María Donato Mesa
JUEZ TITULAR
84º Juzgado Civil de Lima
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

PODER JUDICIAL



DIANA LORENA ALARCÓN
JUEZ TITULAR
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

ANEXO 1-P

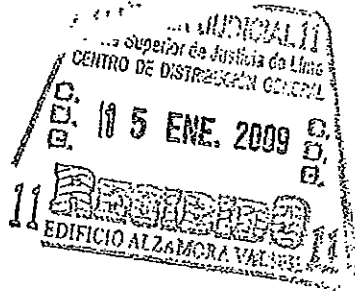
BENITES, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

Guillermo Marconi N° 165,
Sra. Lidia, Lima 27 - Perú
Teléfono: (511) 615-9090
Fax: (511) 615-9091
e-mail: b&f@b&f.pe
www.b&f.pe

Av. Victor Larco N° 770 OL 304
Urbanización San Andrés,
Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (044) 42-3333
Fax: (044) 42-3334
e-mail: b&ftrujillo@b&f.pe

Los Cedros 157
Ortuzo - Cercado,
Arequipa, Perú
Teléfono: (054) 20-2120

José Robles Arana N° 1055
Urbanización San Francisco,
Huancayo, Arequipa, Perú
Teléfono: (043) 42-4408



Diego Alon Sabogal
Jorge Luis Acevedo Mercado
Jesús Sofía Aliaga Parfía
José Francisco Arriola Lizaso
José Antonio Baldoña Carbajal
César Beites Mendoza
Javier Julio Bueno Zúñiga
José Antonio Caro John
Rocío Cooper Díaz-Urino
Jaime Crovato Huerta
Rafael Chocoma Rodríguez
Rosal de la Fuente León
Freddy Escobar Rozas
Hugo Forno Fíjrez
Héctor Gada Benavides
José Francisco León Pacheco
Eraldo Miera Zavalze
Melissa Núñez Santti
Alejandra Ojeda Azato
Carmen Ortega Chico
Edgar Otero Mustas
Óscar Padilla Vega
Willy Padilla García
Fabián Páez Valdivia
Cristina Ramírez Roscos
Mario Roggero Saavedra
César Alberto Samartín González
Gustavo Samuano Sayán
Alvaro Alejandro Tard Valsaco
José Carlos Ugaz Sánchez-Morero
Luis Vargas Valdivia
Renato Vázquez Armas
Diego Hernando Zegarra Valdivia

Expediente N° 15629-2006
Cuaderno Principal
Apelación de sentencia

**AL TRIGÉSIMO CUARTO JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE
LIMA**

LIMA AIRPORT PARTNERS (en adelante, LAP), representada por su abogada Melissa Núñez Santti, en los seguidos contra el Poder Ejecutivo y otros, sobre proceso de amparo, a usted decimos.

El 13 de enero de 2009, hemos sido notificados con la Resolución No. 34 de fecha 30 de diciembre de 2008, que contiene la sentencia por la cual se declara Improcedente la demanda interpuesta por la recurrente. En tal sentido, dentro del plazo regulado por el artículo 57° del Código Procesal Constitucional, interponemos recurso de apelación en los términos que a continuación desarrollamos.

I. PEDIDOS IMPUGNATORIOS.-

1. **Pedido Impugnatorio Principal:** Solicitamos al Superior Jerárquico que revoque la sentencia contenida en la Resolución No. 34 de fecha 30 de diciembre de 2008, toda vez que en la misma ha realizado una interpretación errónea del carácter autoaplicativo de la norma lesiva contenida en el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC y, en consecuencia, sobre la base de reconocer este carácter declare Fundada la demanda.
2. **Pedido Impugnatorio Subordinado:** Solicitamos al Superior Jerárquico que declare Nula la sentencia contenida en la Resolución No. 34 de fecha 30 de diciembre de 2008, en tanto la misma ha sido dictada sin una motivación suficiente, afectando de esta manera nuestro derecho al debido proceso. En consecuencia, solicitamos se ordene al órgano jurisdiccional de primera instancia expida un nuevo fallo, esta vez motivando adecuadamente su decisión.

Sustentamos nuestra interpretación en los argumentos que a continuación desarrollamos.

II. FUNDAMENTOS DE NUESTRO PEDIDO IMPUGNATORIO PRINCIPAL

El Juzgado ha declarado improcedente la demanda de autos en atención a que, a su criterio, LAP ha solicitado la inaplicación al caso concreto de una norma de carácter *heteroaplicativa*, por lo que previamente a la interposición de una demanda de amparo en contra de la referida norma sería necesario que exista un acto concreto en aplicación de esta que pueda vulnerar el derecho constitucional alegado.

De acuerdo con el criterio del Juzgado, como la norma impugnada es una norma de carácter *heteroaplicativa*, la demanda de amparo deviene en improcedente en la medida en que la sola entrada en vigencia de ella no puede amenazar ni lesionar derechos fundamentales. El error que advertimos consiste precisamente en que el Juzgado ha interpretado incorrectamente el carácter *heteroaplicativa* de esta norma y no su real condición, que es la de ser una norma *autoaplicativa*.

En tal virtud, procedemos a señalar las razones por las que consideramos que la norma cuya constitucionalidad cuestionamos es una norma que con su sola entrada en vigencia ha vulnerado el derecho constitucional de LAP a contratar un servicio especializado de seguridad para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, "AIJCH").

La norma cuestionada es autoaplicativa y afecta nuestro derecho constitucional con su sola entrada en vigencia

1. Las normas, de acuerdo con el momento en el tiempo en que sus efectos se dan en la realidad, pueden clasificarse en normas *heteroaplicativas* o normas *autoaplicativas*. Las primeras son aquellas que surten efecto en la realidad cuando luego de su publicación es necesario que sea aplicada a partir de un acto concreto. Por otro lado, las normas *autoaplicativas* son aquellas que surten efecto de forma directa inmediatamente después de su entrada en vigencia. Un ejemplo claro de este tipo de normas son las normas prohibitivas, dado que estas no requieren ser desarrolladas por otro tipo de normas, así como tampoco requieren de un acto de ejecución en un caso concreto o para que surtan efectos entre los sujetos de derecho.
2. Al respecto, el profesor Luis Castillo Córdova, amparándose en jurisprudencia del Tribunal Constitucional (en adelante, "TC") y en lo

desarrollado por el Magistrado Gerardo Eto Cruz en diversas obras, define las normas *autoaplicativas* de esta forma:

*"Estas normas se definen como aquellas que llevan incorporadas en sí mismas un principio de ejecución, de modo tal que la afectación al derecho constitucional se produce con la sola entrada en vigencia de la norma y por tanto, sin necesidad de actos posteriores"*¹ (El énfasis es agregado)

En ese sentido, será norma *autoaplicativa* toda aquella que afecte, por su sola entrada en vigencia, la esfera jurídica de los sujetos de derechos, haciendo innecesaria e impertinente cualquier acto concreto de la administración pública o de los órganos jurisdiccionales para que surta efectos directos en la realidad.

3. De igual manera, el TC ha calificado, en reiterada jurisprudencia, a las normas *autoaplicativas* como aquellas que *"no requieren de reglas jurídicas intermedias o de actos de ejecución posteriores a su entrada en vigencia para generar un efecto directo"*.² En cuanto a su aplicación inmediata, el TC ha señalado que son aquellas *"cuya eficacia directa no se encuentra sujeta a la realización de actos posteriores de aplicación, sino que la adquieren al tiempo de entrar en vigencia"*³. Queda claro entonces que para que una norma sea considerada una norma *autoaplicativa*, no es necesario que su aplicación dependa de un acto concreto de ejecución, siendo necesario únicamente que la norma contenga en sí misma un mandato de ejecución que afecte directamente a los sujetos.
4. Es por tales razones que la norma que le restringe arbitrariamente a LAP la posibilidad de contratar con un operador especializado la prestación del servicio de seguridad al interior del AIJCH encaja claramente en la

¹ CASTILLO CÓRDOVA, Luis. "Comentarios al Código Procesal Constitucional" Tomo I. Editorial: Palestra. Segunda Edición Lima. 2006. p. 148

² Exp. No. 1136-1997-AA/TC.

³ Exp. No. 1122-2000-AA/TC.

definición dada por Castillo Córdova y el TC, toda vez que prohíbe de plano que LAP contrate con cualquier empresa de seguridad. La redacción de la norma es la siguiente:

“Artículo 7°.- De la Seguridad Aeroportuaria dentro del Sistema de Defensa Nacional.

(...)

7.2. El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza las funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

(...)”

De acuerdo con la redacción de la norma, queda claro que no se requiere que exista otro reglamento, un acto administrativo o una decisión judicial para llegar a la conclusión de que LAP no puede tercerizar el servicio de seguridad en el AIJCH. Es por eso que la norma cuestionada es una norma *autoaplicativa*, que por sí misma afecta de forma directa nuestro derecho, de alcance constitucional, de contratar con un tercero el servicio especializado de seguridad al interior del AIJCH.

La norma cuestionada no es una norma heteroaplicativa, porque no requiere de un acto de ejecución para que afecte nuestro derecho constitucional a libertad de contratar

1. A pesar de que los hechos, la doctrina y la jurisprudencia del TC son claros en señalar que normas como la que es materia de esta controversia son *autoaplicativas*, el Juzgado señala que esta es una norma *heteroaplicativa*. El argumento del Juzgado para llegar a dicha conclusión es el siguiente:

“En el presente caso no se trata de una norma autoaplicativa, sino heteroaplicativa, en razón que para que se efectivice la aplicación del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC Reglamento de la Ley de Seguridad Social de Aviación Civil, es necesario que previamente los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios cuenten con las autorizaciones

administrativas y técnicas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme los señalan la Primera y Segunda Disposiciones Finales del citado Decreto Supremo; (...)" (El énfasis es agregado)

2. Este razonamiento es errado por las siguientes razones:

(i) Las autorizaciones administrativas y técnicas a las que hacen referencia las Disposiciones Finales del citado Decreto Supremo se refieren a aquellas que la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, "DGAC") otorga para que las operaciones que sí pueden ser tercerizadas puedan ejecutarse sin problemas. Ello quiere decir que, para las operaciones que no pueden ser tercerizadas, no es necesario que existan autorizaciones técnicas o administrativas porque simplemente no se puede autorizar algo que la norma prohíbe de plano. ¿Cómo vamos a pedir autorización para algo que se supone que está prohibido?

(ii) Si ese no fuera el supuesto y si es que el Juzgado entiende que la afectación al derecho constitucional alegado se efectiviza solo cuando LAP solicite la autorización o certificación para que sea ella la que directamente brinde el servicio de seguridad en el AIJCH el razonamiento también es errado.

Esa autorización o certificación de la DGAC sería una demostración de que la afectación a nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar ya se ha configurado, toda vez que si es que somos nosotros los que solicitamos la autorización o certificación es únicamente por el hecho de estar impedidos por la norma cuestionada, de tercerizar el servicio de seguridad. Es decir, incluso este razonamiento lleva a la conclusión de que la norma es

lo que se discute,
es una prohibición
necesariamente *auto* del tercerizar.
en el razonamiento d

nte la falta de lógica

3. A efectos que quede claro qué es exactamente una norma heteroaplicativa, el TC ha señalado que son aquellas que "(...) requieren de algún acto de ejecución posterior a la norma para poder ser efectivas."⁴ Y en cuanto a su eficacia, son aquellas que "(...) su eficacia está condicionada a la realización de actos posteriores de aplicación".⁵
4. Atendiendo a la interpretación del TC cabe preguntarse entonces: ¿qué acto de ejecución es necesario para que los efectos del Decreto Supremo cuestionado afecte directamente a LAP? La norma es clara, no se puede tercerizar el servicio de seguridad al interior del AIJCH y eso afecta arbitrariamente nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar.
5. Por otro lado, la errada interpretación del Decreto Supremo implicaría que LAP se encontraría legitimada para iniciar un proceso de amparo solo cuando se configure un acto de ejecución que aplique directamente la norma y que vulnere en la realidad el derecho constitucional alegado. Si ello fuera correcto, no podría LAP iniciar un proceso de amparo contra la norma contenida en el Decreto Supremo cuando exista una amenaza a la vulneración de nuestro derecho constitucional, lo cual revela contundentemente que la interpretación del Juzgador es además restrictiva del derecho de acceso a la jurisdicción. En cambio, si se considera, como es lo correcto, que la norma cuestionada es una norma *autoaplicativa* sí nos encontraríamos legitimados para demandar la inaplicación de la norma ante una amenaza de vulneración a nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar.

⁴ Exp. No. 1314-2000-AA/TC.

⁵ Exp. No. 1100-2000-AA/TC

6. Con un razonamiento de esa naturaleza, que ha sido expresado en la sentencia, el Juzgado nos ha restringido arbitrariamente e innecesariamente, nuestro derecho de acceso a la justicia, ignorando que el proceso de amparo procede contra normas autoaplicativas que vulneren derechos constitucionales. Cabe recordar que el TC, en la sentencia recaída en el Expediente No. 1445-2002-AA/TC, del 19 de noviembre de 2003 ha señalado que:

" [si] bien para cuestiones de legitimidad de las ordenanzas municipales sólo procede la acción de inconstitucionalidad, conforme al inciso 4° de la Carta Magna, las ordenanzas materia de la acción son normas de eficacia inmediata o autoaplicativa que, en forma directa, inciden en el ámbito subjetivo del demandante, por lo que, en concordancia con jurisprudencia reiterada de este Tribunal, no le alcanza la prohibición constitucional del inciso 2) del artículo 200° de la acotada, y , por lo tanto, este Colegiado puede pronunciarse sobre el fondo de la pretensión".⁶

Habiendo advertido el error de interpretación en el que ha incurrido el Juzgador, en abierta contradicción con los hechos, la doctrina y la jurisprudencia constitucional, solicitamos a la Sala que revoque la decisión de primera instancia y declare que la demanda es procedente y que inaplique el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC a este caso concreto, permitiéndole a la recurrente la contratación con empresas especializadas en la prestación del servicio de seguridad al interior del AIJCH, en la medida en que se trata de una restricción que afecta irrazonablemente nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar.

⁶ Exp. No. 1445-2002-AA/TC.

III. FUNDAMENTOS DE NUESTRO PEDIDO IMPUGNATORIO SUBORDINADO

En la eventualidad que el Superior desestime nuestra pedido impugnatorio principal, solicitamos al mismo se sirva reparar en los defectos de motivación que presenta la sentencia impugnada, a efectos de declarar su nulidad. Para tal efecto, solicitamos tener presente que, conforme se aprecia de los argumentos hasta ahora desarrollados y del Considerando Segundo de la sentencia impugnada, la controversia en este proceso obligaba al Juzgador a analizar si la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC, dado su carácter autoaplicativo, vulnera nuestro derecho a la libertad de contratar a efectos de disponer su inaplicación.

En consecuencia, tomando en consideración esta delimitación del objeto del *petitum*, -repetimos, expresamente reconocida en la sentencia- y los términos del debate contradictorio, a continuación vamos a demostrar porqué el juicio de derecho del Juzgador es insuficiente, sobre la base de desarrollar primero el contenido esencial del derecho a la motivación y en qué supuestos, aplicables al caso concreto, se afecta éste. Nos explicamos:

1. Según ha reconocido nuestro TC en reiterada jurisprudencia, el debido proceso es un derecho *continente* en la medida que comprende, a su vez, diversos derechos fundamentales de orden procesal. Así lo sostuvo en su sentencia dictada en el Expediente No. 7289-2005-AA/TC (Fundamento Jurídico No. 5) cuando afirma:

(...) su contenido constitucionalmente protegido comprende una serie de garantías, formales y materiales, de muy distinta naturaleza, que en conjunto garantizan que el procedimiento o proceso en el cual se encuentre inmerso una persona, se realice y concluya con el necesario respeto y protección de todos los derechos que en él puedan encontrarse comprendidos.

2. En doctrina, el debido proceso es comúnmente estudiado en dos dimensiones: (i) adjetiva o formal, y (ii) sustantiva o material. Hablamos de debido proceso adjetivo cuando nos referimos al conjunto de reglas procesales mínimas de obligatorio cumplimiento, es decir, que rigen el proceso, para que el mismo sea considerado justo y, en consecuencia, la sentencia a expedirse en el mismo sea formalmente válida; entre estas reglas tenemos: la prohibición de indefensión, valoración de la prueba, congruencia, igualdad entre las partes, juez imparcial, la debida motivación de las resoluciones, etc. Por su parte, nos referimos al debido proceso sustantivo cuando advertimos la necesidad de que esas sentencias o decisiones, además de cumplir con los requisitos formales, sean razonables y guarden proporcionalidad con los hechos valorados y el derecho aplicado, asegurando así la vigencia del concepto justicia al resolver el conflicto.
4. Dicho lo anterior y atendiendo a que el derecho fundamental al debido proceso, en su dimensión procesal comprende, entre otros, el derecho a la motivación de las resoluciones judiciales, debemos señalar qué se entiende por motivación suficiente o debida motivación, acorde con la jurisprudencia de nuestro TC:

"el derecho a la debida motivación de las resoluciones importa que los jueces, al resolver las causas, expresen las razones o justificaciones objetivas que los llevan a tomar una determinada decisión. Esas razones, (...) deben provenir no sólo del ordenamiento jurídico vigente y aplicable al caso, sino de los propios hechos debidamente acreditados en el trámite del proceso." (STC Exp. No. 1480-2006-AA/TC. FJ 2)

5. Siendo así, el derecho a la debida motivación impone al órgano jurisdiccional un determinado proceder y por esta razón, es considerado además un principio procesal consagrado constitucionalmente. Con relación a ello, el inciso 5 del artículo 139° de la Constitución Política del Perú establece lo siguiente:

"Artículo 139.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:

La motivación escrita de las resoluciones judiciales en todas las instancias, excepto los decretos de mero trámite, con mención expresa de la ley aplicable y de los fundamentos de hecho en que se sustentan." (El resaltado y subrayado son agregados)

6. El mencionado principio también se encuentra recogido en el artículo 50º, inciso 6 del CPC, supletoriamente aplicable al trámite del presente proceso, que señala lo siguiente:

"Artículo 50º.- Deberes.- Son deberes de los jueces en el proceso:

6. Fundamentar los autos y las sentencias, bajo sanción de nulidad, respetando los principios de jerarquía de normas y el de congruencia." (El resaltado y subrayado son agregados)

7. En este sentido, la motivación de una resolución judicial deberá suponer *"una justificación racional, no arbitraria de la misma, mediante un razonamiento no abstracto sino concreto"*.⁷ Por ello, dicha justificación racional deberá consistir: en el razonamiento lógico que ha llevado a seleccionar unos hechos y una norma aplicable a dichos hechos; en la subsunción del hecho concreto al precepto normativo; y en la respuesta a las pretensiones de las partes en estricta relación con las consecuencias jurídicas derivadas de la norma aplicable.
8. Sobre los fines de la motivación de las resoluciones, la jurisprudencia también ha señalado los siguientes: "... a) *Que el Juzgador ponga de manifiesto las razones de su decisión, por el legítimo interés del justiciable y de la comunidad en conocerlas;* b) *Que se pueda comprobar*

⁷CHAMORRO BERNAL, Francisco. La tutela judicial efectiva. Barcelona: Bosch, 1994. Pág. 210.

que la decisión judicial adoptada responde a una determinada interpretación y aplicación del Derecho; c) Que las partes, y aun la Comunidad, tengan la información necesaria para recurrir, en su caso, la decisión; d) Que los Tribunales de Revisión tengan la información necesaria para vigilar la correcta interpretación y aplicación del Derecho.”⁸

9. Por otro lado, en cuanto a los efectos de la violación del referido principio constitucional, es decir, ante el incumplimiento del deber del Juzgador de motivar adecuadamente las resoluciones judiciales, la doctrina y la legislación nacional son contundentes al señalar que ello tiene como consecuencia la nulidad de la resolución. En efecto, al respecto Jorge Peyrano nos dice, “... es pacífica la opinión que considera procedente fulminar de nulidad la resolución jurisdiccional infundada”⁹.
10. De la misma manera, nuestro ordenamiento jurídico sanciona con la nulidad a la resolución que no sea motivada adecuadamente, tal como lo hemos advertido al citar anteriormente el artículo 50° inciso 6 del CPC. En el mismo sentido, el inciso 3 del artículo 122° del CPC -norma supletoriamente aplicable - prescribe lo siguiente:

“Artículo 122.- Contenido y suscripción de las resoluciones.- Las resoluciones contienen:

(...)

3. (...) *La mención sucesiva de los puntos sobre los que versa la resolución con las consideraciones, en orden numérico correlativo, de los fundamentos de hecho que sustentan la decisión, y los respectivos de derecho con la cita de la norma o normas aplicables en cada punto, según el mérito de lo actuado.*

⁸ Sentencia en Casación No. 2188-99 LIMA. Publicada en el Diario el Peruano el día 8 de enero del 2000, Pág. 4521.

⁹ PEYRANO, Jorge. El proceso civil. Principios y fundamentos. Buenos Aires: Astrea, 1978. Pág. 169.

4. la expresión clara y precisa de lo que se decide u ordena, respecto de todos los puntos controvertidos (...)

La resolución que no cumpla con los requisitos antes señalados será nula, salvo los decretos que no requieren cumplir con lo establecido en los incisos 3, 4, 5 y 6, y los autos del expresado en el inciso 6..." (El resaltado y subrayado son agregados)

11. Ahora bien, la debida motivación de una sentencia importa observar la logicidad de la decisión en aras de no incurrir en alguno de los supuestos de motivación defectuosa. En el caso concreto, nos interesa resaltar cuál es el criterio jurisprudencial actual de nuestro TC en los casos que se presente motivación aparente. Al respecto, en su reciente sentencia dictada en el expediente No. 0728-2008-HC, este Tribunal señala:

"Así, en el Exp. No. 3943-2006-PA/TC y antes en el voto singular de los magistrados González Ojeda y Alva Orlandini (Exp. N° 1744-2005-PA/TC), este Colegiado Constitucional ha precisado que el contenido constitucionalmente garantizado de este derecho queda delimitado, entre otros, en los siguientes supuestos:

- a) *Inexistencia de motivación o motivación aparente. Está fuera de toda duda que se viola el derecho a una decisión debidamente motivada cuando la motivación es inexistente o cuando la misma es solo aparente, en el sentido de que no da cuenta de las razones mínimas que sustentan la decisión o de que no responde a las alegaciones de las partes del proceso, o porque solo intenta dar un cumplimiento formal al mandato, amparándose en frases sin ningún sustento fáctico o jurídico."*

12. Ahora bien, en el caso concreto se ha incurrido en un defecto de motivación aparente, pues según se aprecia de la justificación expuesta en el Quinto Considerando de la sentencia impugnada, pese a que se concluye en el carácter heteroaplicativo de la norma que consideramos lesiva, no se explican las razones por las cuales se arriba a tal conclusión.

En efecto, el análisis del Juzgador se reduce a lo siguiente:

"En ese mismo sentido, el Tribunal [Constitucional] ha señalado, en reiterada jurisprudencia, que « (...) no procede el amparo directo contra normas cuando se trata de normas heteroaplicativas, es decir, que tienen su eficacia condicionada a la realización de actos posteriores; contrario a ello, sí procede cuando el acto lesivo es causado por normas autoaplicativas, esto es, cuando no requieren de un acto posterior de aplicación sino que la afectación se produce desde la vigencia de la propia norma» (...) En el presente caso no se está frente a una norma autoaplicativa, sino de carácter heteroaplicativa, en razón que para que se efectivice la aplicación del numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC Reglamento de la Ley de Seguridad Social [sic] de la Aviación Civil, es necesario que previamente los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios [sic] cuenten con las autorizaciones administrativas y técnicas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme lo señalan la Primera y Segunda Disposiciones Finales del citado Decreto Supremo; debiendo precisarse que la inaplicación deviene por la existencia de actos concretos de aplicación de normas que hayan vulnerado derechos constitucionales, siendo que además en el presente caso, en autos no obra ninguna prueba de algún acto posterior a la publicación del mencionado Decreto Supremo que en aplicación del mencionado dispositivo vulnere algún derecho constitucional y/o haga prever el carácter autoaplicativo del indicado Decreto Supremo, por lo que no resulta procedente solicitar la inaplicabilidad del numeral 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, en consecuencia, no procede la demanda de amparo interpuesta..."

13. Como se apreciará, no se explica cuál es el contenido de la Primera ni de la Segunda Disposiciones Finales y sin embargo, se sustenta en dicho contenido la conclusión sobre el carácter heteroaplicativo de la norma lesiva. Pero además, si revisamos el contenido de ambas disposiciones, advertimos lo siguiente:

- (i) La Primera Disposición Final señala:

"Los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios sólo pueden brindar sus servicios a Explotadores Aéreos que cuenten con las autorizaciones administrativas y técnicas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo deben, en coordinación con las autoridades competentes, disponer las medidas de seguridad que impidan el tráfico ilícito de drogas, patrimonio cultural y flora y fauna a través del transporte aéreo."

Nos preguntamos entonces, ¿de qué manera esta disposición se encuentra vinculada con la prohibición establecida en el artículo 7, numeral 7.2 del mismo Decreto Supremo? No lo sabemos y sin embargo, este análisis resultaba necesario pues mientras nuestra demanda se sustenta en el hecho manifiesto de que el artículo 7, numeral 7.2 del Decreto Supremo (norma lesiva) contiene una prohibición autoaplicativa expresa para nuestra empresa; la Primera Disposición Final regula una condición legal para que los operadores aeroportuarios -como nuestra empresa- brinden sus servicios a los explotadores aéreos. Dicho de otro modo, mientras la norma lesiva regula una prohibición o conducta por la cual se le impide tercerizar el servicio de seguridad, la Disposición Final regula cuál debe ser la conducta positiva que debe seguir el operador para las operaciones cuya tercerización si le ha sido autorizada por el mismo Decreto Supremo.

En consecuencia, tras la aparente fundamentación del Juzgador -en este extremo- no existe en realidad un análisis razonado acorde con los hechos y los términos del debate contradictorio, sino más bien una absoluta desvinculación entre el objeto de la prohibición lesiva cuyo análisis reclamamos para satisfacer el objeto de nuestro petitum, y las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios que el juzgador ha considerado como referente para concluir en la heteroaplicabilidad de la norma lesiva.

(ii) Por su parte, la Segunda Disposición Final, señala:

"Los agentes acreditados solo pueden recibir y entregar carga o correo postal de Explotadores Aéreos que cuenten con las autorizaciones administrativas y técnicas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Asimismo deben, en coordinación con las autoridades competentes, disponer las medidas de seguridad que impidan el tráfico ilícito de drogas, patrimonio cultural y flora y fauna a través del transporte aéreo. (El subrayado es agregado)

En este caso, la desvinculación es aún más resaltante, pues debemos preguntarnos ¿de qué manera la exigencia a los agentes de obtener una certificación para la entrega de carga y correo aerpostal, puede evidenciar la heteroaplicabilidad de la norma lesiva, en virtud de la cual lo que se prohíbe al operador es subcontratar oficiales de seguridad aeroportuaria? Resulta imposible ensayar siquiera una respuesta que respalde la conclusión del Juzgador de primera instancia, pues en ningún extremo de la sentencia nos explica como llega a aquella.

Asimismo, desconocemos ¿de qué manera un mandato dirigido exclusivamente a los agentes acreditados para que dispongan coordinadamente las medidas de seguridad que impidan el tráfico ilícito de drogas, patrimonio cultural, flora y fauna, se vincula con la prohibición lesiva que sustenta nuestra demanda? Y es que es imposible conocerlo pues lo que en realidad se ha dado a conocer en la sentencia es un razonamiento formal que sirve de "fachada" para una evidente ausencia de justificación del fallo.

Sobre la base de lo expuesto, consideramos que el vicio presentado en la sentencia, obliga al Superior Jerárquico a anularla, por ser ésta la única forma de corregirlo y lograr así conocer las verdaderas razones por las cuales nuestra demanda debe ser estimada o no, mediante la expedición de un nuevo fallo.

IV. NATURALEZA DEL AGRAVIO

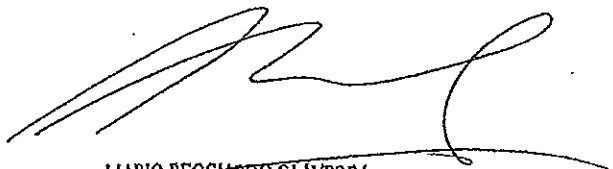
La resolución impugnada nos causa evidente agravio en tanto:

1. Respecto al error denunciado como sustento de nuestro pedido impugnatorio principal, la errónea interpretación del Juzgador nos niega la posibilidad de obtener una decisión justa acorde con los hechos del proceso, afectando de esta manera nuestro derecho a la tutela judicial efectiva.
2. Por su parte, en lo que concierne al error denunciado como sustento de nuestro pedido impugnatorio subordinado, este vicio da cuenta de una decisión inválida cuya justificación desconocemos realmente, restringiendo de esta manera nuestro derecho a la defensa y afectando con ello el debido proceso.

POR LO EXPUESTO:

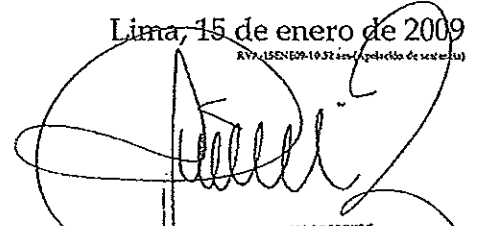
Solicitamos conceder el presente recurso, ordenando su elevación al Superior Jerárquico para que resuelva oportunamente.

OTROSÍ DECIMOS: Al amparo de los artículos 290° y 291° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, el presente escrito es suscrito únicamente por los abogados que lo autorizan, en ejercicio de sus facultades generales de representación.



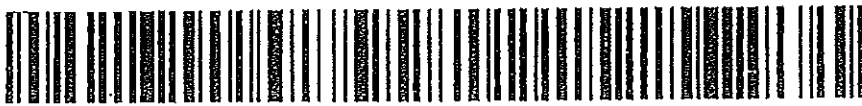
MARIO REGGIARDO SAAVEDRA
ABOGADO
C.A.L. 30130

Lima, 15 de enero de 2009
RVA.15ENE09-1032 (página 02 de 02)



RENATA VASQUEZ ARMAS
ABOGADO
C.A.L. L N° 2814

ANEXO 1-Q



420090222580068220091801122000205

12/10/2009



Poder Judicial del Perú

PODER JUDICIAL
CORTE SUPERIOR DE LIMA
Edif. Javier Alfamora Valdez

NOTIFICACION NRO. 2009-022258-SP-CI

SALA : 5° SALA CIVIL
N° EXPEDIENTE EN SALA : 00682-2009-005S
RELATOR : GAVANCHO CHAVEZ, LUIS ALBERTO

DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP

DEMANDADO : PODER EJECUTIVO-RPTDO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS ..

MATERIA : ACCION DE AMPARO

DESTINATARIO : LIMA AIRPORT PARTNERS SRL -LAP

DIRECCION : 1 - Nro de casilla 19

CASILLA : CASILLA N°19 CAL

FIRMA RELATOR Y SECRETARIO SE EXPIDE LA SIGUIENTE RESOLUCION

Se adjunta RESOLUCION NRO: 5
ANEXANDO LO SIGUIENTE: RESOL. 05 SENTENCIA

SEDE PALACIO DE JUSTICIA
2009 OCT 16 PM 9 38
LEGISLACIONES JUDICIALES
LEGISLACIONES DE LIMA
006701

PODER JUDICIAL
Servicio de Notificaciones
Lima Metropolitana - Callao
1 12-OCT-2009 1
ZONA 0
RECIBIDO

CON UN TOTAL DE : 2 FOJA(S)
RUBRICADA POR EL ESCRIBANO, LO QUE NOTIFICO A UD.:

CONFORME A LEY. 12 DE OCTUBRE DE 2009

PODER JUDICIAL

ESCRIBANO DE SALA
Raulo Soria Ruti
Quinta Sala Civil
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA

Ru
2009
of.
cliente

| |
|----------------------------|
| QUINTA SALA CIVIL |
| Resolución N° <u>S-846</u> |
| Fecha <u>05/10/09</u> |

76

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
QUINTA SALA CIVIL

EXPEDIENTE N° 682-09

RESOLUCIÓN N° 005

Lima, diecisiete de setiembre
del año dos mil nueve.

VISTOS: Interviniendo como Vocal ponente

el señor **Carbajal Portocarrero**; y **CONSIDERANDO; PRIMERO:** Que, es materia de pronunciamiento por este Superior Colegiado, la sentencia contenida en la resolución N° 34, expedida con fecha 30 de diciembre del año 2008, que obra de folios 663 a 677, que falla declarando improcedente la demanda de amparo planteada mediante escrito que corre de fojas 141 a 162; **SEGUNDO:** Que, la demandante como fundamento fáctico de su recurso impugnatorio de apelación señala: **a)** La Juez de primer grado ha catalogado erróneamente la norma cuya inaplicación se peticiona en el caso concreto, gozando la misma de carácter autoaplicativo y no heteroaplicativo como señala erróneamente la A-quo, debido a que no requiere de un acto de ejecución para que se afecte su derecho constitucional a la libertad de contratar. En ese sentido, la empresa recurrente señala que la prohibición establecida por la norma es clara pues no se puede tercerizar el servicio de seguridad al interior del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, lo cual afecta arbitrariamente su derecho a la libertad de contratar. Añade que dicha interpretación restrictiva que ha realizado la Juzgadora vulnera el derecho de Acceso a la Jurisdicción; **b)** señala de forma subordinada, que la recurrida carece de una adecuada motivación, por lo que tiene que ser declarada nula, sustentándola en el hecho de que la A-quo obvió analizar respecto de que si el numeral 7°.2° del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC vulnera el derecho a la libertad de contratar a efectos de disponer su inaplicación; **TERCERO:** Que, en tal sentido, el análisis realizado por el Juzgador resulta

PODER JUDICIAL

Restringida": En ese sentido, es necesario remitirse a la parte pertinente de la ley que el dispositivo legal citado reglamenta, es así que conforme se aprecia del artículo 5°, numeral 5°.3° de la Ley N° 28404, que en copia corre de fojas 129 a 140: "El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", por consiguiente, se percibe que el numeral 7°.2° del artículo 7° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, norma legal cuya inaplicación se pretende, es una norma de carácter reglamentario que desarrolla el contenido normativo del artículo 5°.3° del artículo 5° de la acotada Ley N° 28404, y que además despliega sus efectos normativos de manera directa, por lo que dicha norma goza de carácter autoaplicativo; **SETIMO**: Que, de la recurrida se verifica que la A-quo ha declarado la improcedencia de la acción planteada en razón a que ha considerado que el numeral 7°.2° del artículo 7° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC es una norma de carácter heteroaplicativo, lo cual es errado, que conforme lo ha desarrollado este Superior Colegiado en los fundamentos precedentes, por lo que habiéndose efectuado un análisis sobre la base de un error conceptual, y al no haberse efectuado un pronunciamiento de fondo como corresponde ha dado lugar que la resolución materia de grado adolezca de vicio de nulidad establecido por el segundo paragrafo del artículo 122° del Código Procesal Civil, concordante con el numeral 171° del mismo cuerpo legal; **OCTAVO**: Que, además en el punto 1.38 del Contrato de Concesión Para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" a que se contrae la documental que corre de fojas 33 a 127, se hace referencia al rubro "Operaciones Principales" que significan aquellas operaciones contenidas en el Anexo 3, las cuales sólo podrán ser realizadas por el Operador Principal, sin embargo de la revisión de los recaudos acompañados se verifica la inexistencia de dicho anexo, hecho que deberá tener en cuenta la Juez al momento de emitir el nuevo pronunciamiento; Fundamentos por los cuales: **DECLARARON NULA** la sentencia que obra de folios 663 a 677,

PODER JUDICIAL
[Firma]

ANEXO 1-R



231

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
31° JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL

EXPEDIENTE : 15629-2006-0-1801-JR-CI-31
DEMANDANTE : LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
DEMANDADO : PROCURADOR PÚBLICO DE LA PCM Y OTROS
MATERIA : PROCESO DE AMPARO
ESPECIALISTA : ELSA FARRONAY RAMÍREZ

SENTENCIA

RESOLUCIÓN NÚMERO 39

Dada en Lima, a veintidós de julio de dos mil diez.-

VISTOS :

Resulta de autos, que por escrito de fojas ciento cuarenta y uno a ciento setenta y dos, LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. - LAP, representada por su apoderada Milagros Lizet Montes Morote, conforme al poder que obra en autos, interpone demanda de PROCESO DE AMPARO contra el MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, a fin que se reponga las cosas al estado anterior a la vulneración de su derecho a la libertad de contratar, y se disponga concretamente la inaplicación a su caso concreto, de los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo N° 007-2006-MTC. Solicita que la demanda se entienda con el Poder Ejecutivo que a través de la Presidencia de la República y de la Presidencia del Consejo de

PODER JUDICIAL

[Firma]
ELSA FARRONAY RAMÍREZ
Especialista Legal

PODER JUDICIAL

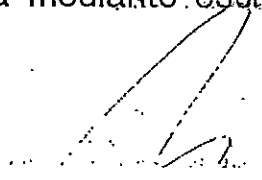
[Firma]
ELSA FARRONAY RAMÍREZ
Especialista Legal

A efectos de realizar el aprovechamiento económico de los bienes que forman parte del aeropuerto, LAP podía administrar, operar y explotar el aeropuerto y llevar a cabo construcciones en el mismo a fin de prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales en ellos, usar, explotar y aprovechar los bienes entregados en concesión, incluidas sus construcciones. Como contrapartida LAP tiene una serie de obligaciones que cumplir siendo la más importante aquella relacionada con el mejoramiento de la infraestructura del aeropuerto, especificándose en el contrato de concesión los lineamientos y requerimientos que el concesionario deberá cumplir en materia de seguridad integral. Sin embargo la entrada en vigencia de la norma contenida en el D.S. 007-2006-MTC, genera un límite a la posibilidad de contratar nueva y libremente los servicios de seguridad de empresas de agentes especializados.

Señala como fundamentos de derecho la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil, Ley N° 27261 y Código Procesal Constitucional.

Admitida a trámite la demanda mediante resolución de fojas doscientos ochenta y ocho, por escrito de fojas trescientos diez a trescientos quince se apersona el Procurador de la Presidencia del Consejo de Ministros y deduce las excepciones de ambigüedad en el modo de proponer la demanda porque considera que no existe conexión entre los hechos y el petitorio contenido en la misma; y, de falta de legitimidad para obrar del demandado puesto que no es parte de la relación jurídico material ya que se pretende la anulación de un Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, contestando la demanda mediante escrito de

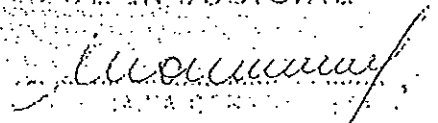
PODER JUDICIAL
 MARIA DONATO DEZA

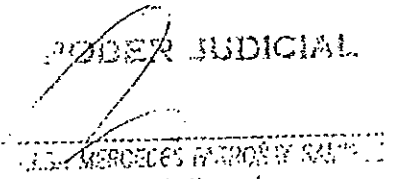


absuelto la demandante, las excepciones planteadas, por resolución de fojas seiscientos tres a seiscientos cinco, se declara infundada la Excepción de Ambigüedad en el modo de proponer la demanda: y, fundadas las Excepciones de Falta de Legitimidad para Obrar de los demandados, estableciéndose que la relación jurídica del presente proceso es entre LAP y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, saneado el proceso, quedando expedita la causa para sentenciar, expidiéndose la misma de fojas seiscientos sesenta y tres a seiscientos setenta y siete, la misma que fue declarada nula por la Resolución de Vista de fojas setecientos sesenta y dos a setecientos sesenta y cinco; y, en cumplimiento de lo ordenado por el Superior se procede a expedir nuevo pronunciamiento.

CONSIDERANDO :

PRIMERO : El proceso de amparo es una garantía constitucional de naturaleza especial, destinada a reponer las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, por acción u omisión de actos de cumplimiento obligatorio, conforme a lo dispuesto por los artículos primero y segundo de la Ley N° 28237, siendo su finalidad en esencia preservar el Imperio de la Constitución, cuya primacía consagra el artículo 51° de dicho Texto, y se corrobora con la facultad que confiere a los Jueces el artículo 138° de dicha Carta Fundamental. Constituye, además, el Proceso de Amparo una vía de naturaleza restringida que carece de estación probatoria, sólo resulta procedente el razonamiento lógico jurídico del Juzgador para resolver el proceso, considerando para tal efecto los medios

PODER JUDICIAL


PODER JUDICIAL

 D. MERCEDES MARCOS Y SANCHEZ

QUINTO : Se ha sostenido en la STC N.º 2308-2004-AA/TC que el inciso 2) del artículo 200º de la Constitución no contiene una prohibición de cuestionarse mediante el amparo leyes que puedan ser lesivas en sí mismas de derechos fundamentales, sino una simple limitación que pretende impedir que a través de un proceso cuyo objeto de protección son los derechos constitucionales se pretenda impugnar *en abstracto* la validez constitucional de las normas con rango de ley. De otro lado, también se ha establecido que una interpretación sistemática de los alcances de la restricción contenida en el referido dispositivo legal de la Constitución debe entenderse en el sentido de que no cabe, efectivamente, que mediante una demanda de amparo se cuestione una ley cuando el propósito de ésta sea cuestionar su validez en abstracto, habida cuenta de que en el ordenamiento existen otros procesos, como el de Inconstitucionalidad o el Popular, cuyo objeto precisamente es preservar la condición de la Constitución como Ley Suprema del Estado.

SEXTO : En el caso de autos, del tenor de la demanda se aprecia que la empresa recurrente pretende la inaplicación del numeral 7.2 del artículo 7º del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC, disposición que estima violatorias de su derecho constitucional a la Libertad de Contratar, resultando por ende autoaplicativa, pues no se encuentra condicionada a la realización de algún tipo de acto.

SÉTIMO : La empresa demandante alega que se vulnera su derecho a la libertad de contratar, pues mediante la citada norma se está afectando el contrato de concesión celebrado en su oportunidad acorde con las disposiciones vigentes; esto es, se afecta su derecho a contratar personal de seguridad especializada.

PODER JUDICIAL

[Firma]
D.ª MARÍA DOMATA LUCÍA

[Firma]
ELSA VERGARA FARRUCO Y FARRUCO

el Reglamento como: "Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, cuyo acceso está controlado para garantizar la Seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas comprenden, entre otras, las áreas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves, los depósitos de carga, y los centros de correo"; en otros términos, implica básicamente desde el punto en que se inspecciona al pasajero hasta el abordaje del avión, área de seguridad neurálgica, en donde los actos de interferencia ilícita podrían ocasionar un problema de seguridad nacional.

DÉCIMO: Siendo que dicha norma sólo busca asegurar la aeronavegación, por tratarse de una actividad principal, ya que normalmente son los Estados los que proveen dicho servicio, se ha delegado dicha función al administrador del aeropuerto, en el caso de autos LAP. En el caso *sub exámine*, en el que se cuestiona la actividad estatal por haber expedido el cuestionado Decreto Supremo, queda claro que, si la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, y la persona está consagrada como un valor superior y, por ende, el Estado está obligado a protegerla, el cumplimiento de este valor supremo supone la vigencia irrestricta del derecho a la vida.

UNDÉCIMO: En tal sentido, si bien es cierto los individuos gozan de un amplio ámbito de libertad para actuar, también existe la certeza de que debe existir un Estado que mantiene una función supervisora y correctiva o reguladora, respecto de los peligros que representa que la seguridad del aeropuerto no sea realizada por

PODER JUDICIAL
 [Signature]
 OFICINA GENERAL DE REGISTRO Y FIDUCIARIA

PODER JUDICIAL
 [Signature]
 OFICINA GENERAL DE REGISTRO Y FIDUCIARIA

ANEXO 1-S

BENITES, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

- Diego Aseo Sabogal
- Jorge Luis Acevedo Mercado
- Jeanette Sofía Aliaga Farfán
- José Antonio Andrés Cereghino
- José Francisco Arriola Lizaso
- José Antonio Balleón Carbajal
- César Benites Mendoza
- Javier Huño Bueno Zúñiga
- José Rafael De la Puente Salazar
- Rocelma Cooper Díaz-Ufano
- Javier Crovetto Huarta
- Freddy Escobar Rozas
- Mayra Estrada Espinoza
- Hugo Forno Flores
- Héctor Gudea Becerra
- Adrián Alonso Gallardo Rivera
- Minka Girón Linares
- Ricardo Lazaerte Guzmán
- José Francisco Leña Pacheco
- José Ludovico Escobar
- Rosa María Ludovico Álvarez Calderón
- Stella Ludovico Álvarez Calderón
- Estique Macera Zevakos
- Sergio Maitos Riquelme
- Carlos Alberto Mispireta Gilvez
- Melissa Nuñez Sisti
- Ursula Olmos Heaton
- Alejandra Orlategui Azate
- Carmen Ortega Chico
- Edgar Otero Masías
- Rafael Pariona Arias
- Doany Pedroni Vega
- Wilby Pedreschi Garofó
- Fabrizio Pinal Valderrero
- Claudia Ramírez Rosales
- María Reggardo Saavedra
- Mancef Rivera Sibra
- Alvaro Rafael Salazar Cotrina
- Carlos Alberto Sotomayor González
- Gustavo Semisario Sayán
- Alvaro Alejandro Tord Velasco
- Juan Diego Ugaz Houdibert
- José Carlos Ugaz Sánchez-Moreno
- Luis Vargas Valdivia
- Rezato Vásquez Armas
- Luis Miguel Velarde Saffir
- Alberto Zarak Álvarez
- Diego Hernando Zegarra Valdivia

Guillermo Marcondi N° 163,
San Isidro, Lima 27 - Perú
Teléfono: (511) 613-9090

Fax: (511) 613-9091
e-mail: bfu@bfa.pe
www.bfa.pe

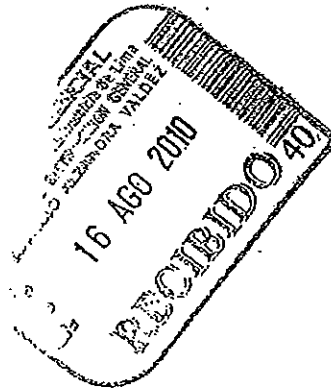
Av. Victor Larco N° 770 Of. 304
Urbanización San Andrés,

Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (044) 60-8866

Fax: (044) 60-8867
e-mail: bfu@bfa.pe

Los Cedros 137
Ormasía - Cercado,
Arequipa, Perú
Teléfono: (054) 20-2820

José Robles Armas N° 1055
Urbanización San Francisco,
Huara, Arequipa, Perú
Teléfono: (041) 42-4403



Expediente No. 15629-2006-0
Especialista: Elsa Farroñay Ramírez
Cuaderno principal
Recurso de apelacion

AL TRIGÉSIMO PRIMER JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA:

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante, LAP), en los seguidos con el Poder Ejecutivo, sobre Proceso de Amparo, atentamente decimos:

I. PETITORIO

Habiendo sido notificados el día 11 de agosto de 2010 con la Resolución No. 39 que contiene la sentencia, y sin perjuicio de nuestro derecho a la oportuna expresión de agravios según artículo 58° del Código Procesal Constitucional, por medio del presente escrito interponemos recurso de apelación contra dicho auto en los siguientes términos:

Petitorio impugnatorio principal.- Solicitamos al Superior Jerárquico que revoque la sentencia en la medida en que contiene gravísimos errores de derecho y que proceda a declarar fundada nuestra demanda en todos sus extremos, ordenando expresamente la inaplicación al caso concreto del artículo 7° inciso 7.2 del Decreto Supremo No. 007-

2006-MTC por ser esta norma vulneatoria de nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar.

Petitorio impugnatorio subordinado.- En caso la Sala desestime el pedido impugnatorio revocatorio, solicitamos se analice la validez del acto procesal contenido en la sentencia y proceda declarar esta nula por vicio de motivación aparente.

II. FUNDAMENTOS DEL RECURSO DE APELACION

2.1. Fundamentos de la pretensión revocatoria.-

a) En el presente proceso constitucional se viene discutiendo si es que deben aplicarse a LAP, en nuestra condición de concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, los efectos de la norma contenida en el numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC. Esa disposición introduce una prohibición a los operadores de los aeródromos de subcontratar al personal de seguridad (oficiales de seguridad aeroportuaria) que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida de los aeropuertos del país. LAP denuncia que a través de esa norma se afecta nuestro derecho constitucional de libertad de contratar.

b) La libertad de contratar comporta el derecho de las personas *"para que de común acuerdo puedan crear, regular, modificar o extinguir entre sí relaciones jurídicas patrimoniales"*¹. Dicho derecho de la persona se encuentra expresamente reconocido en el artículo 2º, inciso 14º de la Constitución Política, que establece que las personas tienen derecho a *"contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público"*. Así, en el ejercicio de su derecho a contratar libremente, las personas se encuentran sujetas sólo a dos restricciones: (i) de un lado, el objeto de la contratación debe ser lícito; (ii) de otro lado, la contratación no debe contravenir leyes de orden público.

¹ DE LA PUENTE Y LAVALLE, Manuel. En: La Constitución Comentada. AA.VV. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica, 2006; p. 162.

c) LAP, viene solicitando tutela en defensa de un derecho que tiene asidero constitucional directo, como es el derecho a la libertad de contratar, y en relación específica con lo aspectos constitucionalmente protegidos del mismo, puesto que en nuestro caso la norma reglamentaria cuestionada impide a la recurrente entablar relaciones jurídicas para contar con servicios de seguridad aeroportuaria sin que ello importe inobservar ninguno de los dos límites antes referidos. La contratación de servicios particulares de seguridad no persigue una finalidad ilícita. No hay además ninguna razón de orden público o incluso de carácter pragmático que pueda justificar tal restricción.

d) El control judicial que solicitamos en nuestra demanda es por tanto en realidad un *control difuso* respecto del artículo 7° inciso 7.2 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC (norma prohibitiva) por ser dicha norma incompatible con el artículo 2° inciso 14 de la Constitución que reconoce el derecho a la libertad de contratar como manifestaciones de nuestra autodeterminación para: (i) decidir la celebración de un contrato, así como con quien contratar, y (ii) decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual (Ver STC 02736-2004-AA, FJ 9); pero también con el artículo 62° del texto Constitucional en tanto reconoce a este derecho como una libertad negativa, es decir, como un derecho a la intangibilidad del contenido de los contratos (Ver STC 00271-2007-AA, FJ 4).

e) La labor del Juzgado consistía en determinar si la norma autoaplicativa identificada afectaba o no el derecho fundamental a la libertad de contratar y para ello el Juzgado debió verificar si la restricción a nuestro derecho constitucional es admisible aplicando los criterios de razonabilidad y proporcionalidad. Tal evaluación no consta en la sentencia impugnada.

f) ¿Qué dice la sentencia? No obstante la extensión del documento que la contiene, la parte expositiva y los considerandos primero al séptimo de la sentencia son ciertamente retóricos, y contribuyen solo a dar apariencia de motivación. Es recién en los considerandos octavo al undécimo que el Juzgado entra a analizar el caso concreto. ¿Por qué se rechazó nuestra demanda? Analicemos el razonamiento del Juzgado para

explicar los errores en los que se ha incurrido y que motivan la interposición del presente recurso de apelación.

g) Se dice en el OCTAVO CONSIDERANDO: *"la norma impugnada no hace sino señalar la prohibición de subcontratar al personal de seguridad especializada que pretende la accionante, por ser esta una actividad principal, habiéndose señalado en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, que estas operaciones principales (rubro seguridad) debían ser realizadas directamente por el operador principal.*

La sentencia dice que una norma de carácter general y que es aplicable a todos los operadores de aeródromos en el país -no solo a LAP- contiene la restricción a la libertad contractual debido a que específicamente en el Contrato de Concesión de LAP existe una mención a ciertas obligaciones identificadas como "principales". Es absurdo, y esta justificación es evidentemente errónea, porque una norma no puede establecer una política general, aplicable a un universo de destinatarios, solo porque en el caso de uno de los destinatarios de la norma existe una disposición contractual específica.

h) Señores Magistrados, una norma jurídica, por naturaleza general y abstracta, aplicable a una generalidad de casos, no puede regular limitaciones amparadas en una situación particular como es la que corresponde a las condiciones del Contrato de Concesión que vincula solo a LAP con el Estado Peruano. Este es un error gravísimo del Juzgado, que denota una clara confusión de conceptos y una intención evidente de querer "justificar" una decisión legislativa a todas luces abusiva y arbitraria. Aceptar la posición del Juzgado sería tanto como admitir que la norma fue hecha específicamente para regular el caso concreto de LAP, cosa que también sería gravísima en tanto constituiría una afectación al derecho constitucional a la igualdad.

f) Por lo demás, aun si se admitiera que la interpretación del Juzgado es correcta y que la norma cuestionada se justifica en la medida en que la seguridad aeroportuaria es una "actividad principal", el Juzgado comete otro error al señalar que como tal la seguridad aeroportuaria no puede ser materia de subcontratación. Es cierto que la seguridad es una de las operaciones calificadas como "principales" en el Contrato de

Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, pero eso no significa que ella no pueda ser objeto de contratación para su prestación por parte de alguna tercera empresa especializada. Claramente el Juzgado no ha realizado un análisis constitucional sino contractual, y al hacerlo ha cometido también un error. ¿Por qué? Porque aun cuando el servicio sea prestado materialmente por un tercero experto en seguridad, jurídicamente el responsable de la prestación del servicio siempre va a ser el operador aeroportuario, osea LAP.

g) Es más, este aspecto referido por el MTC no en su escrito de contestación de demanda sino en un documento posterior "para tener presente", fue inmediatamente desvirtuado por LAP. Lamentablemente, el Juzgado hizo caso omiso a nuestras argumentaciones, no las evaluó, y ha terminado afirmando algo que es incorrecto. El hecho de que la seguridad aeroportuaria sea una "actividad principal" en los términos del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez -que vincula exclusivamente a LAP con el Estado Peruano y no a todos los demás posibles destinatarios de la norma general- no imposibilita la subcontratación.

El MTC manifestó que en el Contrato de Concesión firmado por la recurrente "se estableció que, respecto de las operaciones principales, no era posible que LAP subcontratara con otras empresas". El MTC invocó la clasificación contenida en el Anexo 3 al Contrato de Concesión, según la cual, las operaciones que se llevan a cabo en el AIJCH pueden ser de dos clases: Operaciones Principales y Operaciones No Principales. Dentro de las Operaciones Principales se halla la actividad de "seguridad", definida como "servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios".

Luego, el MTC señaló que las Operaciones Principales no pueden ser brindadas por terceros contratados por LAP debido a una particular interpretación de esta referencia contractual:

"Operaciones Principales:

*Deben ser realizadas directamente por el Operador Principal y por cuenta del Concesionario. Estos servicios son los que se detallan a continuación:
(...)
1.1.2. Seguridad
(...)”.*

Finalmente, el MTC se refirió a la Cláusula 5.21. la misma que otorga la definición contractual de “subcontratistas”, en los siguientes términos:

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

Con las tres disposiciones antes señaladas, el MTC armó una defensa según la cual LAP se halla impedida incluso contractualmente, de subcontratar los servicios de seguridad en la zona restringida. Y de esto se valió el Juzgado para desestimar nuestra demanda.

i) Para empezar, este argumento no resulta oponible en sede del proceso constitucional de amparo. No hemos venido a discutir qué es lo que dice el Contrato de Concesión del AIJCH, si hemos cumplido nuestras obligaciones o si son válidos los acuerdos, pues esta no es la vía idónea para hacerlo.

Nadie discute el Contrato de Concesión, sino una norma emitida por el MTC, que nos prohíbe de modo irrazonable y desproporcionado, la contratación de empresas especializadas en prestar servicios de seguridad, para poder emplearlas en las zonas de seguridad restringida. Nosotros decimos que esa disposición afecta nuestro derecho constitucional a la libertad de contratación, y el MTC no ha sabido explicar por qué tal limitación -que existe, es evidente- no resulta antijurídica (el llamado “daño lícito”).

j) ¿Por qué la sentencia contiene un error en este extremo? Porque no se ha comprendido el verdadero alcance de esta disposición del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. Nuestro Contrato de Concesión prevé la participación de LAP como empresa concesionaria, y de una entidad a la que se denomina “operador principal”, que lleva adelante la gestión del AIJCH con LAP. ¿Quién es el operador principal? Es una empresa denominada FRAPORT, que fue precisamente una de las tres entidades que conformó el consorcio FRAKFURT-BECHTEL-COSAPI, que obtuvo

la buena pro del Contrato de Concesión. Una vez adjudicada la buena pro, conforme al procedimiento establecido por las Bases de la Licitación, estas tres empresas constituyeron LAP.

Dentro del negocio, FRAPORT es la empresa que cuenta con el "know how", con la experiencia y conocimientos de cómo se operan aeropuertos, y es esa experiencia la que determina que nuestro Contrato de Concesión prevea su participación en el desarrollo mismo de las actividades, especialmente aquellas de carácter técnico, altamente especializadas y/o propias del giro aeroportuario.

En el esquema del Contrato de Concesión, FRAPORT es el Operador Principal, que realiza las actividades para las que se requiere de conocimientos especializados, y mantiene una responsabilidad subsidiaria respecto de LAP, que es la obligada y responsable directa frente al Estado Peruano. La participación de FRAPORT no hace menos la responsabilidad de LAP.

FRAPORT no es LAP, y de acuerdo al Contrato de Concesión del AIJCH es FRAPORT la que debe "realizar directamente" las operaciones principales. Ahora bien, el *quid* del asunto se encuentra en determinar qué es lo que se entiende por "ejecución o realización directa" de esas actividades principales.

k) La expresión "*llevar a cabo directamente las Operaciones Principales*" fue interpretada por OSITRAN, entidad que de acuerdo al numeral 1.42 del Contrato de Concesión "*administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos*". La sentencia de autos contradice manifiestamente la posición del ente regulador, al otorgarle a este extremo del Contrato de Concesión un significado diferente a aquel propuesto por el único intérprete oficial del Contrato de Concesión, es decir, OSITRAN.

Según el Acuerdo N° 263-87-02-CD/OSITRAN, de fecha 13 de marzo de 2002, el Consejo Directivo de OSITRAN interpretó el referido concepto de la Cláusula 5.3 del Contrato de Concesión en el sentido que "*llevar a cabo directamente las Operaciones Principales*" implica:

- El control de FRAPORT sobre los procesos de selección de personal, sobre la base de perfiles de puesto laborados por FRAPORT y utilizados internacionalmente.
- La utilización de manuales, reglamentos y procedimientos internacionales o que hayan sido elaborados por FRAPORT para ser aplicados en el AIJCH y que cumplan con las regulaciones nacionales e internacionales.
- El desarrollo y utilización de políticas y programas de capacitación de carácter general y específico para el personal que realice las operaciones principales utilizando los estándares de FRAPORT en su operación internacional.

l) Vemos entonces que, conforme lo señaló el propio organismo regulador al interpretar el Contrato de Concesión, el prestar directamente las Operaciones Principales no significa lo que el MTC dice. Ello no hace que LAP o FRAPORT estemos en la obligación de contratar personal de seguridad que se halle inmediatamente bajo nuestra dirección o en nuestra planilla. La contratación de empresas especializadas es totalmente viable en el marco del Contrato de Concesión, siempre que se cumplan con los condicionamientos formulados por OSITRAN en este acto de interpretación de la cláusula 5.3 referida.

En la misma medida, OSITRAN requirió que el Contrato de Concesión incluya ciertas estipulaciones, entre las cuales se consigna *"la obligación de FRAPORT de que la selección, evaluación, reclutamiento, contratación y supervisión de los gerentes, la definición de los procedimientos operacionales y programas de entrenamiento se desarrollen de acuerdo con los perfiles y estándares vigentes en FRAPORT AG"*.

OSITRAN verificó el cumplimiento de la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión y en tal sentido se pronuncia en el Acuerdo de Consejo Directivo N° 630-165-05-CD-OSITRAN, aprobado el 30 de marzo de 2005. En este acto se da cuenta de que OSITRAN inspeccionó y verificó lo siguiente:

- Que LAP había cumplido con acreditar cinco gerentes, según la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión, entre los cuales se encuentran el Gerente Central de Operaciones y Gerente de Seguridad.
- Que la tarea principal asignada al Gerente Central de Operaciones consiste en *"manejar, dirigir, coordinar y mantener, a través del personal gerencial, una segura y eficiente operación del Aeropuerto. Responsable del funcionamiento conjunto de las operaciones y mantenimiento, los terminales y cargo, los servicios de seguridad así como el marketing en aerolíneas y aviación."*
- Que la tarea principal asignada al gerente de seguridad consiste en ser *"responsable de la seguridad global de LAP y de las operaciones del aeropuerto. Asegurar y mantener una operación segura y eficiente del aeropuerto, en cumplimiento de los estándares internacionales y las prácticas recomendadas por la aviación civil. Representa interna y externamente al Departamento de Seguridad"*.
- Que *"el perfil de los puestos así como el Programa de Capacitación e Instrucción del personal de Seguridad Aeroportuaria fue desarrollado por el equipo formado por los representantes de FRAPORT AG durante el proceso de transición, de conformidad con los requisitos de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP y sobre la base de lo estipulado en los Anexos y documentos de la OACI"*.
- Que, *"la Gerencia de Supervisión de OSITRAN ha verificado que los programas de capacitación y control son llevados a cabo por FRAPORT AG, tanto en su sede principal (capacitación al personal) como en la sede del AIJCH (Auditoría externa en Seguridad Aeroportuaria llevada a cabo por Internacional Consultants On Targeted Security Europa - ICTS a recomendación de FRAPORT AG"*.

En conclusión: el Juzgado ha cometido un error y se ha desvirtuado con creces el argumento contenido en el Octavo Considerando de la sentencia que estamos apelando.

m) Luego, en el NOVENO CONSIDERANDO se agrega: "La ley No. 28404, recoge todas las normas y métodos recomendados por OACI con relación al Anexo 17 de Convenio de Chicago, los mismos que ha sido adaptados a las necesidades del Estado Peruano, así ocurre con el numeral 3 del artículo 5 de dicha Ley, que sirve de sustento y justificación del Decreto cuya inaplicación se pretende (...)".

Entonces el Juzgado dice que la norma autoaplicativa que se cuestiona por inconstitucional solo pretende incluir una restricción dispuesta por el Convenio de Chicago, del cual Perú es parte. Se quiere dejar la impresión de que la acción del Estado es además necesaria, teniendo por objeto el cumplimiento de una obligación internacional.

n) Sobre el particular, empezaremos por referirnos a la OACI y al Convenio de Chicago. La OACI es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por la Convención de Chicago, para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicas en la aeronáutica mundial². El Perú es Estado Contratante en el Convenio de Chicago al haber suscrito el mismo en el año 1944, el cual fue aprobado por Resolución Legislativa N° 10358 del 09 de enero de 1946.

Como el artículo 55° de la Constitución Política establece que "los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional", y al haber entrado en vigor internacionalmente el Convenio de Chicago, este es ahora parte de nuestro derecho interno. El tratado consta de un preámbulo y 96 artículos que comprenden todos los aspectos de la aviación civil. Aparte de los 96 artículos, este cuenta además con 18 anexo.

² Los fines y objetivos de la OACI son los siguientes: desarrollar los principios y la técnica de la aviación aérea internacional y fomentar la formulación de planes y el desarrollo del transporte aéreo internacional. Para lograr tales fines persigue fomentar el progreso de la aviación civil internacional, fomentar el diseño y el manejo de aeronaves para fines pacíficos; estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo relativo a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos.

o) Es el Anexo 17 del referido tratado el que regula la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. En el referido anexo, la OACI ha establecido algunas definiciones que resultan pertinentes para el presente proceso:

- **Interferencia Ilícita:** Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo.
- **Seguridad:** Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.
- **Zona de seguridad restringida:** Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zona de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio; están presentes el equipaje y la carga inspeccionadas; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

No cabe duda de que las disposiciones, recomendaciones y definiciones adoptadas en el Anexo 17 del Convenio de Chicago, deben ser implementadas en el ordenamiento interno, toda vez que el Perú, al celebrar el Convenio de Chicago, ha adquirido esa responsabilidad frente a la OACI y los demás estados que han suscrito el convenio. Hasta aquí de acuerdo con el MTC y con la posición expresada en la sentencia. Sin embargo, no se puede comprender cómo es que dicha entidad concluye que era una obligación internacional del Estado Peruano incluir en el derecho interno la norma que cuestionamos. ¿Por qué la prohibición de contratar el servicio especializado de seguridad para las zonas restringidas del Aeropuerto Jorge Chávez constituye un acto de ejecución del Convenio de Chicago? ¿Acaso el Convenio de Chicago dice

que los estados miembros deben incorporar esa limitación en su derecho interno? Por supuesto que no lo señala y en este extremo el Juzgado comete un error.

p) El Convenio de Chicago establece disposiciones generales, lineamientos de cómo salvaguardar la seguridad aeroportuaria, lo que no significa que dicho instrumento internacional sea la fuente que legitima la limitación a contratar que se nos ha impuesto.

Es falso que exista en el tratado algún lineamiento o recomendación que señale que es obligatorio, ni siquiera preferible o deseable, que los Estados parte impongan a los operadores de los aeródromos la necesidad de prestar los servicios especializados de seguridad con personal propio. No es posible que exista una disposición en tal sentido, porque el propósito del Convenio de Chicago es ser un instrumento programático, que sienta las bases para la protección de la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en general en todos los asuntos relacionados con la aviación civil.

Por ello, si termina siendo más eficiente la permisión para que los operadores de los aeródromos contraten servicios especializados de seguridad, no vemos que aceptarlo importe el incumplimiento de una obligación internacional. Por el contrario, ello implicará justamente la verificación de tales obligaciones internacionales, porque el Estado Peruano habrá garantizado de mejor manera la seguridad. No olvidemos que el responsable de la seguridad aeroportuaria en el ámbito internacional es siempre el Estado Peruano, pero, en el marco del Contrato de Concesión, internamente, la responsabilidad por la seguridad en el Aeropuerto Jorge Chávez es sólo de LAP y ello no va a cambiar por el hecho de que el servicio sea puesto en manos de una empresa especializada. Es incorrecto entonces el razonamiento del Juzgado contenido en el Noveno Considerando.

q) En el CONSIDERANDO DECIMO de la sentencia se expone: "*Siendo que dicha norma solo busca asegurar la aeronavegación, por tratarse de una actividad principal, ya que normalmente son los Estados los que proveen dicho servicio, se ha delegado dicha función al administrador del aeropuerto, en el caso de autos LAP. En el caso sub examine, en el que se*

cuestiona la actividad estatal por haber expedido el cuestionado Decreto Supremo queda claro que, si la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, y la persona esta consagrada como un valor superior y, por ende, el Estado esta obligado a protegerla, el cumplimiento de este valor supremo supone la vigencia irrestricta del derecho a la vida".

Ahora el Juzgado pretende hacer una ponderación de derechos constitucionales para dar la apariencia de que se está efectuando un análisis de corte constitucional, y pasa a sopesar el derecho a la libertad contractual versus el derecho a la vida. ¿Cómo es que llega a este punto? No se explica y por ello la sentencia adolece además de vicio de motivación, tal como se explicará en el siguiente acápite de este escrito.

Nosotros intuimos que lo que el Juzgado ha querido decir es que la prestación del servicio de seguridad a través de personal directamente contratado por LAP genera menos riesgos de atentados y de situaciones que perjudiquen la seguridad aeroportuaria. Entonces, como los riesgos son supuestamente menores, la vida y la integridad de las personas se exponen menos al peligro si es que LAP presta el servicio sin subcontratar. Ergo, deduce el Juzgado, la norma cuya inaplicación se solicita no afecta nuestro derecho constitucional.

r) ¿Cuál es el sustento fáctico de semejante afirmación? ¿Cómo el Juzgado puede llegar a esa conclusión sin hacer referencia a algún medio probatorio que justifique este hecho? Para responder a esta pregunta, sigamos revisando la sentencia impugnada y se verá que el CONSIDERANDO UNDÉCIMO se completa la idea afirmando: *"En tal sentido, si bien es cierto los individuos gozan de un amplio ámbito de libertad para actuar, también existe certeza de que debe existir un Estado que mantiene una función supervisora y correctiva o reguladora, respecto de los peligros que representa que la seguridad del aeropuerto no sea realizada por LAP. Así, queda absolutamente claro que no se ha acreditado la vulneración de derecho constitucional alguno (...)"*.

Siendo ello así, nos preguntamos ¿cuál ha sido el análisis que ha llevado al Juzgado a justificar la prohibición de subcontratación de personal de seguridad dentro la zona de seguridad restringida? En realidad no lo sabemos. El Juzgado sólo ha expresado en la

sentencia que la subcontratación de personal de seguridad dentro de la zona de seguridad restringida podría poner en peligro la seguridad y que por ello es preferible que la actividad sea desplegada por LAP, pero no se justifica la afirmación.

Si la subcontratación de personal de seguridad dentro de la zona de seguridad restringida podría poner en peligro la vida y la integridad de las personas como dice la sentencia, ¿por qué este aspecto tan trascendental no fue regulado así en el Convenio de Chicago, en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Perú y en la RAP-107? Sencillamente porque la utilización de personal especializado en seguridad dentro de la zona de seguridad restringida no constituye una circunstancia determinante que pueda poner en peligro la seguridad aeroportuaria. Es más, LAP se ha preocupado tanto por la seguridad dentro de la zona de seguridad restringida, que contrató a una empresa especializada en brindar estos servicios, siempre bajo su dirección y supervisión. ¿Por qué es mejor que el servicio lo preste LAP? ¿En qué consiste la disminución de riesgos? ¿Acaso LAP sabe más de seguridad que una empresa dedicada a ese negocio? El argumento no resiste el menor análisis, y es sencillamente contrario al sentido común. He aquí otro flagrante error de la sentencia, cuando no una decisión manifiestamente arbitraria que contiene un "es así porque es así", sin mayor sustento, ni ninguna referencia a medio probatorio alguno.

s) No existe razonabilidad ni proporcionalidad entre los beneficios de la restricción y los costos de la misma, definidos por la limitación al derecho constitucional de un particular. Sobre el principio de razonabilidad, el Tribunal Constitucional ha señalado en su Sentencia N° 02192-2004-AA/TC³, que

"el principio de razonabilidad o proporcionalidad es consustancial al Estado Social y Democrático de Derecho, y está configurado en la Constitución en sus artículos 3° y 43°, y plasmado expresamente en su artículo 200°, último párrafo. (...) En este sentido, el principio de razonabilidad parece sugerir una valoración respecto del resultado del razonamiento del juzgador expresado en su decisión, mientras que el procedimiento para llegar a este resultado sería la aplicación del principio

³ Esta sentencia puede apreciarse en la siguiente página web oficial del Tribunal Constitucional Peruano: <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/2192-2004-AA.html>

*de proporcionalidad con sus tres subprincipios: de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad en sentido estricto o ponderación.
(...)”*

Queda claro que estos principios deben ser observados no sólo al resolver controversias (dictado de fallos) sino en la emisión de normas. En el Fundamento 16 de la misma Sentencia citada, el Tribunal Constitucional señala expresamente que el principio de proporcionalidad ha sido invocado en más de una ocasión, para cubrir los siguientes supuestos: (i) para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una norma cuya constitucionalidad se impugna (Expediente No. 0016-2002-AI/TC); (ii) para establecer la idoneidad y necesidad de medidas implementadas por el Poder Ejecutivo a través de un Decreto de Urgencia (expediente No. 0008-2003-AI/TC); (iii) con ocasión de la restricción de derechos fundamentales en el marco del proceso penal (Expediente No. 0376-2003-HC/TC); y, (iv) para controlar la potestad sancionadora de la Administración. En nuestro caso, nos encontramos en una situación análoga a la referida en primer lugar por el Tribunal Constitucional: el empleo del principio de razonabilidad para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador en relación con los objetivos propuestos por una norma cuya constitucionalidad se impugna.

t) Sin embargo, en atención a todo lo expuesto, somos de la opinión que dicho teste no logra ser superado de manera exitosa por lo siguiente:

- Para efectos de realizar el test lo primero que corresponde hacer es identificar el objetivo que se persigue con la regulación. Según el MTC, ese objetivo sería: “imposibilitar la filtración de información, así como la falta de especialización del personal de seguridad que brinde el servicio”.
- Analizando este fin dentro de los alcances del subprincipio de adecuación o idoneidad corresponde preguntarnos *¿conduce la medida normativa (norma autoaplicativa) a lograr el aseguramiento del fin propuesto?* La respuesta es negativa, pues, en primer lugar, la limitación contractual no puede asegurar que el personal, que ahora figura en la planilla de LAP, no filtre

información; ese objetivo es de carácter subjetivo, absurdo, si no preguntémosnos ¿qué medida legislativa o reglamentaria ha logrado en el mundo asegurar a un Estado acallar la voz y conciencia del personal, respecto de los hechos que conoce en el ejercicio de su labor? Esto ni siquiera es un fin legítimo.

En segundo lugar, tampoco asegura esta medida una mejor especialización, o si se prefiere "la especialización" del personal, por el contrario, afecta ésta si se considera que, de acuerdo a nuestro objeto social nuestra experiencia se da como operadores del Aeropuerto Jorge Chávez y no en materia de seguridad. Por ello, es que la tendencia en el mundo precisamente es subcontratar esta clase de servicios. Así, algunos de los principales aeropuertos que siguen esta tendencia son por ejemplo:

| No | Airport | Security Provider | Status |
|----|--------------------------------|--|---|
| 1 | Frankfurt, Germany | (a) FraSec (b) Brinks | (a) affiliate of Fraport (b) private company |
| 2 | Munich, Germany | CAP | Affiliate of Munich Airport with private shareholder (Securitas GmbH) |
| 3 | Köln-Bonn, Germany | Kötter Aviation Security GmbH & Co. KG | Private company |
| 4 | Berlin, Germany | Securitas | Private company |
| 5 | Lyon, France | Securitas | Private company |
| 6 | Stockholm, Sweden | Securitas | Private company |
| 7 | Madrid, Spain | Securitas | Private company |
| 8 | Hongkong | Aviation Security Company Limited (AVSECO) | Affiliate HKG Airport |
| 9 | Antalya, Turkey | Securitas | Private company |
| 10 | Zurich, Switzerland | Custodio AG | Private company |
| 11 | Lisbon, Oporto, Faro, Portugal | Prosegur | Private company |
| 12 | London City, UK | Reliance Aviation Services Limited | Private company |
| 13 | London Heathrow, UK | G4S | Private company |
| 14 | Amsterdam, Netherlands | G4S | Private company |

- Si bien el hecho de que el primer subprincipio no sea superado, resulta suficiente para concluir en la irrazonabilidad y, por tanto, en la inconstitucionalidad de la norma cuestionada, vamos a referirnos también al subprincipio de necesidad, el cual se identifica a través de las preguntas ¿existen otras medidas alternativas idóneas? por supuesto que sí, y una de ellas consiste en asegurar a través de la propia autoridad aeronáutica el control de la especialización del personal que sea subcontratado. Pues bien, ¿esta medida sería menos gravosa? Sin lugar a dudas, pues sin afectar o limitar el derecho a contratar y sin suponer una modificación a la libertad que antes teníamos reconocida por el Contrato de Concesión, basta con tener presente que la propia DGAC tiene reconocida en el RAP - 111 la facultar de certificar el servicio que presten estas empresas a ser subcontratas.

Esta interpretación es en nuestra opinión la mejor demostración de lo absurdo e irrazonable de la medida tomada por el legislador y avalada en la sentencia impugnada.

u) Señores Magistrados, la norma cuya constitucionalidad se cuestiona no es razonable porque infringe el derecho fundamental de contratar cuando de ello no se deriva ningún beneficio mayor que el perjuicio. No existe una disposición, conformidad o correspondencia tangible. El empleo del principio de razonabilidad para establecer la legitimidad de los fines de actuación del legislador, conlleva la revisión de la conexión lógica existente entre lo que la norma regula y los objetivos que esta propone. Si no existe esa conexión lógica, consecuentemente la norma será irrazonable y, por tanto, inconstitucional.

La entrada en vigencia de la norma autoaplicativa (prohibitiva) es lesiva a nivel constitucional por lo siguiente:

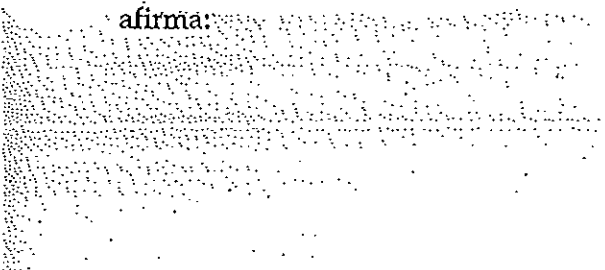
- Impone una limitación arbitraria al derecho de contratar (afecta la libertad en cuanto al objeto, y con quien contratar), es decir *irrazonable*. En efecto, la norma no se justifica en razón objetiva alguna relevante para proteger algún fin constitucional legítimo, lo cual se explica en el test de proporcionalidad que hemos propuesto.
- Configura además una clara alteración a los términos del contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, pues antes era posible para LAP subcontratar al personal de seguridad al amparo de este contrato-ley, sin embargo, a partir de la entrada en vigencia de la norma autoaplicativa identificada como lesiva, tal posibilidad ha sido arbitrariamente eliminada (modificación).

En efecto, estos aspectos del debate contradictorio tienen que ver necesariamente con el test de proporcionalidad que debería haber realizado el legislador para efectos de dictar una medida razonable y legítima. Este examen de constitucionalidad no ha sido efectuado tampoco en la sentencia y por ello adolece de vicio de motivación, como se verá a continuación.

2.2. Fundamentos de la pretensión de nulidad.-

a) Fundamentamos nuestra pretensión nulificante en la causal regulada por el inciso 3 del artículo 386° del CPC, es decir, la sentencia ha sido dictada en contravención a las normas que garantizan el derecho a un debido proceso. En consecuencia, debemos empezar por precisar qué se entiende por debido proceso.

Conforme reconocido nuestro Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia, el debido proceso es un derecho *continente* en la medida que comprende, a su vez, diversos derechos fundamentales de orden procesal. Así lo sostuvo en su sentencia dictada en el Expediente N° 7289-2005-AA/TC (Fundamento Jurídico N° 5) cuando afirma:



(...) su contenido constitucionalmente protegido comprende una serie de garantías, formales y materiales, de muy distinta naturaleza, que en conjunto garantizan que el procedimiento o proceso en el cual se encuentre inmerso una persona, se realice y concluya con el necesario respeto y protección de todos los derechos que en él puedan encontrarse comprendidos.

b) En doctrina, el debido proceso es comúnmente estudiado en dos dimensiones: i) adjetiva o formal, y ii) sustantiva o material. Hablamos de debido proceso adjetivo cuando nos referimos al conjunto de reglas procesales mínimas de obligatorio cumplimiento, es decir, que rigen el proceso, para que el mismo sea considerado justo y, en consecuencia, la sentencia a expedirse en el mismo sea formalmente válida; entre estas reglas tenemos: la prohibición de indefensión, valoración de la prueba, congruencia, igualdad entre las partes, juez imparcial, la debida motivación de las resoluciones, etc. Por su parte, nos referimos al debido proceso sustantivo cuando advertimos la necesidad de que esas sentencias o decisiones, además de cumplir con los requisitos formales, *sean razonables y guarden proporcionalidad con los hechos valorados y el derecho aplicado*, asegurando así la vigencia del concepto justicia al resolver el conflicto.

Dicho lo anterior y atendiendo a que el derecho fundamental al debido proceso, en su dimensión procesal comprende, entre otros, el derecho a la motivación de las resoluciones judiciales, debemos señalar que se entiende por motivación suficiente o debida motivación, acorde con la jurisprudencia de nuestro Tribunal Constitucional, lo siguiente:

"el derecho a la debida motivación de las resoluciones importa que los jueces, al resolver las causas, expresen las razones o justificaciones objetivas que los llevan a tomar una determinada decisión. Esas razones, (...) deben provenir no sólo del ordenamiento jurídico vigente y aplicable al caso, sino de los propios hechos debidamente acreditados en el trámite del proceso." (STC Exp. N.º 1480-2006-AA/TC. FJ 2)

c) Siendo así, el derecho a la debida motivación impone al órgano jurisdiccional un determinado proceder y por esta razón, es considerado además un principio procesal consagrado constitucionalmente. Con relación a ello, el inciso 5 del artículo 139º de la Constitución Política del Perú establece lo siguiente:

"Artículo 139.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:

La motivación escrita de las resoluciones judiciales en todas las instancias, excepto los decretos de mero trámite, con mención expresa de la ley aplicable y de los fundamentos de hecho en que se sustentan." (El resaltado y subrayado son agregados)

El mencionado principio también se encuentra recogido en el artículo 50º, inciso 6 del CPC, que señala lo siguiente:

"Artículo 50º.- Deberes.- Son deberes de los jueces en el proceso:

6. Fundamentar los autos y las sentencias, bajo sanción de nulidad, respetando los principios de jerarquía de normas y el de congruencia." (El resaltado y subrayado son agregados)

En este sentido, la motivación de una resolución judicial deberá suponer "una justificación racional, no arbitraria de la misma, mediante un razonamiento no abstracto sino concreto".⁴ Por ello, dicha justificación racional deberá consistir: en el razonamiento lógico que ha llevado a seleccionar unos hechos y una norma aplicable a dichos hechos; en la subsunción del hecho concreto al precepto normativo; y en la respuesta a las pretensiones de las partes en estricta relación con las consecuencias jurídicas derivadas de la norma aplicable.

Por otro lado, en cuanto a los efectos de la violación del referido principio constitucional, es decir ante el incumplimiento del deber del Juez de motivar adecuadamente las resoluciones judiciales, la doctrina y la legislación nacional son contundentes al señalar que ello tiene como consecuencia la nulidad de la resolución. En efecto, al respecto Jorge Peyrano nos dice, "... es pacífica la opinión que considera procedente fulminar de nulidad la resolución jurisdiccional infundada"⁵. De la misma manera, nuestro ordenamiento jurídico sanciona con la nulidad a la resolución que no sea motivada adecuadamente, tal como lo hemos advertido al citar anteriormente el

⁴ CHAMORRO BERNAL, Francisco. La tutela judicial efectiva. Barcelona: Bosch, 1994. Pág. 210.

⁵ PEYRANO, Jorge. El proceso civil. Principios y fundamentos. Buenos Aires: Astrea, 1978. Pág. 169.

artículo 50° inciso 6 del CPC. En el mismo sentido, el inciso 3 del artículo 122° del CPC prescribe lo siguiente:

"Artículo 122.- Contenido y suscripción de las resoluciones.- Las resoluciones contienen:

(...)

3. (...) La mención sucesiva de los puntos sobre los que versa la resolución con las consideraciones, en orden numérico correlativo, de los fundamentos de hecho que sustentan la decisión, y los respectivos de derecho con la cita de la norma o normas aplicables en cada punto, según el mérito de lo actuado.

4. la expresión clara y precisa de lo que se decide u ordena, respecto de todos los puntos controvertidos (...)

La resolución que no cumpla con los requisitos antes señalados será nula, salvo los decretos que no requieren cumplir con lo establecido en los incisos 3, 4, 5 y 6, y los autos del expresado en el inciso 6..." (El resaltado y subrayado son agregados)

d) En el desarrollo de nuestra pretensión impugnatoria principal hemos expresado con total contundencia las razones por las cuales existe evidente vicio de motivación:

- La sentencia tiene diez páginas, de las cuales sólo son relevantes los argumentos contenidos entre el NOVENO Y UNDÉCIMO CONSIDERANDOS, en los que recién se entra al tema de fondo.
- El OCTAVO CONSIDERANDO contiene un defecto de motivación en la medida en que el Juzgado declara que por ser la seguridad aeroportuaria una actividad principal en el específico Contrato de Concesión entre LAP y el Estado, entonces no puede ser objeto de subcontratación. No justifica las razones de su afirmación, simplemente lo declara.
- El NOVENO CONSIDERANDO señala que el artículo 7.2° del Decreto Supremo que es materia de este proceso recoge "todas las normas y métodos recomendados por OACI", entendemos, en el Convenio de Chicago. Sin embargo nunca se identifican siquiera cuáles son esas disposiciones del Convenio de Chicago que obligan al Estado Peruano a

incluir la limitación al derecho constitucional a la libertad contractual que es materia de cuestionamiento en este proceso.

- El DÉCIMO CONSIDERANDO contiene una supuesta ponderación de derechos constitucionales para dar la apariencia de que se está efectuando un análisis de corte constitucional, y se enfrentan el derecho a la libertad contractual versus el derecho a la vida. ¿Cómo es que el Juzgado llega a este punto? No se explica. Nosotros intuimos que lo que el Juzgado ha querido decir es que la prestación del servicio de seguridad a través de personal directamente contratado por LAP genera menos riesgos de atentados y de situaciones que perjudiquen la seguridad aeroportuaria. Entonces, como los riesgos son supuestamente menores, la vida y la integridad de las personas se exponen menos al peligro si es que LAP presta el servicio sin subcontratar. Sin embargo, no hay mención a medio probatorio alguno que permita justificar tal afirmación. De dónde saca el Juzgado que esto es así. No lo sabemos porque no se motivó adecuadamente la decisión.

- En el UNDÉCIMO CONSIDERANDO se habla de la función correctiva y reguladora del Estado para concluir, en un enorme salto lógico que *"queda absolutamente claro que no se ha acreditado la vulneración de derecho constitucional alguno, razones todas por las cuales la demanda no puede ser estimada"*. Para empezar, ¿qué tiene que ver una cosa con la otra? La sentencia quiere sólo dar la apariencia de una correcta y completa motivación, cuando el Standard mínimo de justificación de la decisión no ha sido cumplido desde que no se ha hecho un análisis serio de la proporcionalidad y razonabilidad de la medida de limitación del derecho constitucional.

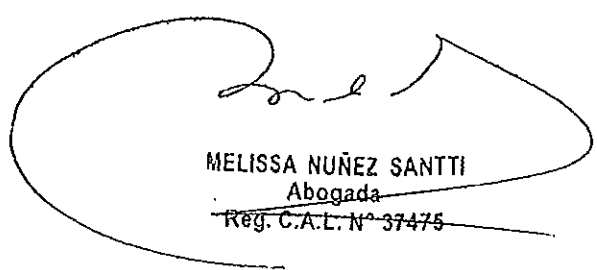
De acuerdo a lo expuesto, en caso de no revocarse la sentencia, solicitamos que esta sea declarada nula por evidente vicio de motivación.

FOR TANTO:

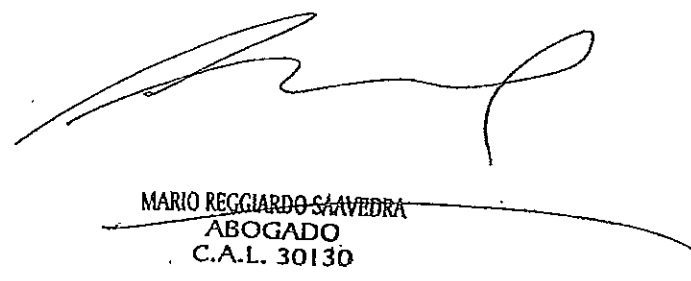
Solicitamos al Juzgado conceder el recurso de apelación y a la Sala declarar fundada la demanda.

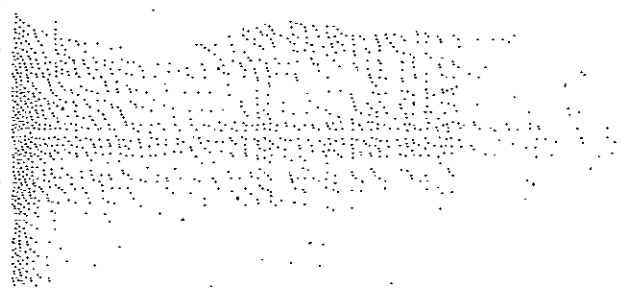
OTROSÍ DECIMOS: Al amparo de los artículos 290° y 291° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, el presente escrito es suscrito únicamente por los abogados que lo autorizan, en ejercicio de sus facultades generales de representación del artículo 80° del Código Procesal Civil.

Lima, 18 de agosto de 2010


MELISSA NUÑEZ SANTTI
Abogada
~~Reg. C.A.L. N° 37475~~


REMATO A. VASQUEZ ARMAS
ABOGADO
C.A.L. L. N° 2814


MARIO REGGIARDO SAAVEDRA
ABOGADO
C.A.L. 30130



ANEXO 1-T

164
QUINTA SALA CIVIL
Resolución N° S-187
Fecha 10-05-11

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
QUINTA SALA CIVIL

1033

Exp. N° 15629-2006-0

Resolución N° 01

Lima, 22 de marzo de 2011

VISTOS: La señora Echevarría Gaviria es vocal ponente y

CONSIDERANDO que:

1º) En el presente caso, la parte impugnante apela la sentencia de fecha 22 de julio de 2010 de fs. 851 que declara infundada su demanda de amparo interpuesta con el propósito de que -como sostiene en su demanda y reafirma en su recurso de apelación- se declare inaplicable, a su caso, el numeral 7.2 del art. 7 del D.S. 007-2006-MTC, que establece que "[e]l operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida", pues considera que lesiona su derecho a la libertad de contratar ya que -puntualmente y en resumen de lo alegado en su medio de impugnación- aun cuando "la seguridad aeroportuaria sea una actividad principal" en los términos del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez -que vincula exclusivamente a LAP con el Estado Peruano y no a todos los demás posibles destinatarios de la norma general- no imposibilita la subcontratación", de modo que, con la emisión de dicha norma, se les "prohíbe la contratación de empresas especializadas en prestar servicios de seguridad, para poder emplearlas en las zonas de seguridad restringida". Sostiene, a su vez, en su recurso de apelación -en lo relevante de la discusión que corresponde resolver-, que, según el Contrato de Concesión, al ser FRAPORT el operador principal, esta empresa debe realizar directamente las operaciones principales. A este respecto, expresa la parte recurrente que, según la interpretación que

[Handwritten scribble on the left margin]

106.05.2011

QUINTA SALA CIVIL
Corte Superior de Justicia de Lima
Lima, 22 de marzo de 2011
[Signature]

103

OSITRAN hace de la frase *llevar a cabo directamente las operaciones principales*, "[l]a contratación de empresas especializadas es totalmente viable en el marco del Contrato de Concesión". En definitiva, concluye la parte impugnante señalando que, por dos razones, la norma cuestionada es lesiva: primero, porque impone un límite arbitrario a su derecho de contratar y, segundo, porque configura una alteración de los términos del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano ya que, antes, era posible que subcontratara a personal de seguridad, pero, a partir de la vigencia de la norma impugnada, esa posibilidad ya no existe.

2º) Cabe señalar, sobre esto último, que la discusión que aborda la parte recurrente vinculada con el hecho de que la vigencia de la norma objetada supone una alteración de los términos contractuales suscritos con el Estado Peruano es un tema, evidentemente, ajeno al amparo constitucional en donde lo único que se busca es la protección efectiva de los derechos fundamentales (art. II, Título Preliminar, C.P.Cons.) y no establecer si determinada situación jurídica es acorde o no con los términos contractuales suscritos entre las partes contratantes. Según esto, carece de fundamento la apelación formulada en cuanto a este aspecto se refiere.

3º) Contrastando lo expuesto en su recurso de apelación así como lo alegado en su demanda, es posible sostener que la parte accionante-apelante considera que la norma cuestionada vulnera su libertad de contratar porque le impediría subcontratar a empresas especializadas en prestar servicios de seguridad dentro de la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto Jorge Chávez. En apoyo de su planteamiento argumentativo, la parte impugnante como ya se estableció en el considerando 1º) nos remite a la interpretación que OSITRAN ofrece sobre lo que significaría la *realización directa de operaciones principales* [estas que estarían a cargo de la empresa FRAPORT en su calidad de operador principal] pues, según manifiesta, en virtud de dicha interpretación, la subcontratación de empresas especializadas en seguridad es viable conforme al Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano.

PODER JUDICIAL

[Handwritten signature]
Eduardo Yaya Rodríguez
Escribano Judicial

16 05 2011

1026

4°) Tal como puede advertirse hasta aquí, la parte accionante centra la discusión relativa a la supuesta lesión de su derecho en aspectos estrecha e indisolublemente ligados al Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, de aquí que no sólo se apoye en la interpretación ofrecida por OSITRAN sobre la *realización directa de las operaciones principales* sino que, también, en su demanda, llegue a afirmar que "el Contrato de Concesión no establece limitaciones a la libertad de cumplir con [sus] responsabilidades de seguridad por medio de terceros especializados [y que] [e]n el cumplimiento de las obligaciones de operación del Aeropuerto (...) ha venido contratando con terceras empresas la prestación de servicios de seguridad especializados, lo que incluye las zonas restringidas"-punto IV.A).e) y f)-. Una y otra vez, en su recurso de apelación, la parte recurrente trae a discusión la cuestión contractual, como cuando, por ejemplo, en el punto II.2.1. j) de su escrito de apelación, sostiene claramente que "no se ha comprendido el verdadero alcance de esta disposición del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez [ya que su] Contrato de Concesión prevé la participación de LAP como empresa concesionaria, (sic.) y de una entidad a la que se denomina 'operador principal', que lleva adelante la gestión del AIJCH con LAP".

5°) Es indudable, por cierto, que cuestiones o problemáticas relacionadas o que surgen de la suscripción de Contratos de Concesión, como las que plantea la parte apelante en su demanda así como en su recurso de apelación, no son materia de discusión en el presente proceso de amparo, pues para ello tiene a su alcance la vía del proceso contencioso administrativo como vía específica igualmente satisfactoria, lugar donde, inclusive, los órganos jurisdiccionales tienen la facultad del control difuso así como la posibilidad de inaplicar la norma cuestionada en el caso concreto (art. 9.1 del TUO de la Ley 27584).

6°) La demanda, en consecuencia, debe rechazarse en aplicación del art. 5.2 del Código Procesal Constitucional, por las razones detallas en los considerandos precedentes.

PODER JUDICIAL
 [Handwritten signature and stamp]

Por estos considerandos, **REVOCARON** la sentencia de 22 de julio de 2010 de fs. 851 que declara infundada la demanda, **REFORMANDOLA** la declararon **IMPROCEDENTE**. Consentida y/o ejecutoriada que sea la presente sentencia, publíquese conforme a Ley. En los seguidos por **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. c/MTC y OTROS** s/AMPARO; devuélvase.

[Handwritten initials]

SS. *[Signature]*
ECHIVARRIA GAVIRIA

[Signature]

[Signature]
CESPEDES CABALA

GALLARDO NEYRA

SLEG/MP

[Large handwritten signature]
ALVARO PUEBLA
 Jefe de Sala Civil
 Sala IV de lo Civil
 Tribunal Superior de Justicia de Lima

16-05-2011

ANEXO 1-U

BENITES, FORNO & UGAZ
ABOGADOS

- Diego Abon Subepl
- Sergio Luis Acevedo Marzola
- Josette Siza Alipaga Farfán
- Karla Aña Escobar
- José Antonio Andrade Corregido
- José Francisco Arboleda Lizaso
- Gustavo Astudillo Mesa
- José Antonio Bustos Carbajal
- Jorge Alejandro Buzamán Chocano
- Isabella Belloso Clavijo
- Carla Antonieta Bonifazi Ortega
- Oliver Bueches Mazona
- Reiner Alfo Bruno Zúñiga
- Isaac Orosco Huamán
- Romina Cooper Díaz-Uscio
- Rodrigo Pineda De la Puente León
- José Rafael De la Puente Salazar
- Fredy Escobar Pazas
- Kliver Espinoza Pachó
- Mayra Estrella Espinoza
- Editha María Fajardo Mari
- Cristina Forno Cornejo
- Ricardo Forno Pérez
- Edwin Galán Benavides
- Alfonsa Alonso Osvaldo Rivera
- Andrés Oyarce Pacheco
- Carolina Hernández Peñón
- Fernando Lázaro Guerrero
- José Francisco León Pacheco
- Rosa María Ledezma Álvarez Calderón
- Sofía Ludovig Álvarez Calderón
- José Ludovig Echeverri
- Sergio Masera Treviño
- Sergio Marcos Bizarri
- Carlos Alberto Mispanta Olvera
- Melissa Nolasco Suardi
- Ulises Orosco Huamán
- Alfonso Orosco Alvarado
- Rafael Pariona Jans
- Danny Pedraza Vega
- Willy Pedraza García
- Rafael Ricardo Peña Orosco
- Sergio Roberto Salas Villalobos
- Ana Lucía Pérez Salcedo Vargas
- Flavio Páez Torres Villaverde
- Isabelita Lizette Quiroz González
- Cristina Victoria Rumbos Roccos
- María Riquelme Sánchez
- Gustavo Masael Rodríguez García
- Alvaro Rafael Salazar Corvina
- Carlos Alberto Samanés González
- Gustavo Sebastián Sapia
- Alvaro Alejandro Tardí Velasco
- Cristina Vanessa Trujillo Nodding
- Juan Diego Ugaz Hildebrandt
- José Carlos Ugaz Skolden-Brenco
- Luis Vargas Valdivia
- Luis Miguel Valdivia Saffer
- Percy Valdivia Zapater
- Alvaro María Venegas Álvarez
- Andrea Vera Pérez
- Alvaro Zurita Alvarado
- María Antonia Zegarra - Bulfo Orosco
- Diego Hernando Zepeda Villalva

Oficina Benites N° 166,
Sala 606, Lima 27 - Perú
Teléfono: (51) 615-9990
Fax: (51) 615-9991
e-mail: bfo@bfo.pe
www.bfo.pe

Calle Froy Borel de las Casas N° 478
Urbanización San Andrés,
Trujillo, La Libertad, Perú
Teléfono: (044) 60-8566
Fax: (044) 60-8587
e-mail: bfo@bfo.pe

José Robles Arco N° 1655
Urbanización San Francisco,
Huaraz, Ayacucho, Perú

Teléfono: (040) 42-4430



Expediente N° 15629-2006
Cuaderno Principal
Recurso de Agravio Constitucional

A LA QUINTA SALA CIVIL DE LIMA:

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante, "LAP"), en los seguidos contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, "MTC"), sobre Proceso de Amparo, atentamente decimos:

El 27 de mayo de 2011 fuimos notificados con la Resolución No. 9, del 22 de marzo de 2011, mediante la cual la Quinta Sala Civil de Lima resolvió el recurso de apelación de la recurrente, revocó la sentencia de primera instancia, y reformándola, declaró improcedente nuestra demanda de amparo. En atención a ello, dentro del plazo establecido en el artículo 18° del Código Procesal Constitucional, interponemos Recurso de Agravio Constitucional en los siguientes términos:

I. PETITORIO

Al amparo de lo establecido en los artículos 18° y 20° del Código Procesal Constitucional, solicitamos al Tribunal Constitucional que anule la Resolución No. 09,

del 22 de marzo de 2011, mediante la cual se declaró improcedente nuestra demanda y, emitiendo ya un pronunciamiento sobre el fondo, la revoque y declare más bien fundada nuestra pretensión, en atención a los fundamentos que exponemos a continuación.

II. SÍNTESIS DE LA CONTROVERSID

2.1 En el año 2006, LAP interpuso demanda de amparo solicitando al Poder Judicial se sirva inaplicar a su caso la norma autoaplicativa contenida en el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC, la cual prohíbe a todos los operadores de los aeródromos subcontratar personal de seguridad para la Zona de Seguridad Restringida de los aeropuertos a su cargo.

2.2 LAP solicitó la inaplicación de la referida norma a su caso concreto porque su sola expedición vulnera su derecho constitucional a la libertad de contratar:

(i) La prohibición de que el operador aeroportuario pueda subcontratar personal de seguridad especializado para la Zona de Seguridad Restringida constituye una restricción arbitraria e irrazonable del derecho constitucional a la libertad de contratar, establecido en el inciso 14 del artículo 2° de la Constitución, más aun cuando claramente la entidad que emitió la citada norma jurídica no realizó un análisis de razonabilidad de la medida legal, y ésta resulta abiertamente inidónea y desproporcionada.

(ii) Es una norma autoaplicativa de alcance general que modifica además los términos de nuestro Contrato de Concesión, violando por tanto nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar, establecido en el artículo 62° de la Constitución Política, norma que prohíbe expresamente que los términos contractuales sean modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

2.3 Mediante sentencia de fecha 22 de julio de 2010, el 31° Juzgado Civil de Lima declaró infundada la demanda por dos razones:

- (i) El juez consideró que la prohibición de subcontratar personal de seguridad especializado para la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es una medida consecuente con lo regulado en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, que vincula a LAP y al Estado Peruano. Fue el juez de primera instancia quien, sin realizar el necesario análisis de razonabilidad y proporcionalidad de la norma, menciona el Contrato de Concesión para justificar su decisión, y al hacerlo comete un gravísimo error de comprensión de los alcances de las obligaciones de LAP. LAP jamás ha sustentado su demanda en un argumento contractual, sino que este aspecto impertinente fue mencionado por el juez de primera instancia.
- (ii) El juez dijo que la prohibición de subcontratar personal de seguridad especializado para la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es una medida consecuente con lo regulado en el Anexo 17 del Convenio de Chicago, sobre Aviación Civil Internacional. Dijo que el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC era una norma que adaptaba el ordenamiento nacional a dicho tratado internacional. LAP tampoco mencionó este instrumento en la demanda, y su análisis es también impertinente porque el referido Convenio de Chicago regula aspectos generales de la seguridad en aviación civil, y no contiene ninguna obligación del Estado Peruano de implementar la prohibición de subcontratar personal de seguridad especializado para las Zonas de Seguridad Restringida de los aeródromos nacionales.

2.3 LAP interpuso recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia y planteó dos pretensiones impugnatorias: una pretensión revocatoria principal y una pretensión nulificante subordinada. Posteriormente, mediante Resolución No. 9, del 22 de marzo de 2011, la Quinta Sala Civil de Lima revocó la sentencia de primera instancia y declaró improcedente la demanda. La decisión de la Corte Superior se halla viciada por varios motivos:

- (i) La Quinta Sala Civil no emitió pronunciamiento sobre el pedido nulificante subordinado planteado en el recurso de apelación. Se ha emitido una sentencia sin ajustarse a los términos en los que fue planteado el recurso de apelación, violando de esta manera el principio de congruencia procesal.
- (ii) La sentencia adolece de una motivación aparente.
- (iii) La Quinta Sala Civil de Lima ha declarado improcedente nuestra demanda a pesar de que esa misma Sala Superior, mediante una Resolución del 17 de septiembre de 2009, señaló que nuestra demanda de amparo sí cumplía con todos los requisitos para su procedencia, contraviniendo así una decisión propia emitida anteriormente.

2.4. Por otro lado, la Quinta Sala Civil de Lima ha emitido su decisión sobre la base de una incorrecta interpretación del objeto de nuestra demanda, alejándose así de la evaluación de los fundamentos en los que se sustenta nuestra pretensión y centrando su atención en cuestiones que no guardan relación con el objeto del proceso.

En atención a ello, solicitamos al Tribunal Constitucional se sirva revocar la sentencia de vista; y, reformándola, emita un pronunciamiento sobre el fondo de la presente controversia, declare fundada nuestra demanda e inaplique a nuestro caso concreto la norma contenida en el numeral 7.2 del artículo 7º del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC.

III. FUNDAMENTOS DE NUESTRO RECURSO DE AGRAVIO CONSTITUCIONAL

3.1 La Resolución No. 9 es una sentencia nula por incongruente.-

- 1. Tal y como se señaló en el punto 2.3 precedente, LAP interpuso recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia planteando las siguientes pretensiones impugnatorias:

"Petitorio impugnatorio principal.- Solicitamos al Superior Jerárquico que revoque la sentencia en la medida en que contiene gravísimos errores de derecho y que proceda a declarar fundada nuestra demanda en todos sus extremos, ordenando expresamente la inaplicación al caso concreto del artículo 7º inciso 7.2 del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC por ser esta norma vulneratoria de nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar.

Petitorio impugnatorio subordinado.- En caso la Sala desestime el pedido impugnatorio revocatorio, solicitamos se analice la validez del acto procesal contenido en la sentencia y proceda declarar esta nula por vicio de motivación aparente."

2. Como el Tribunal conoce a detalle, uno de los principios que rigen un proceso judicial es el principio de congruencia, el cual señala que debe existir una identidad entre lo pedido y lo resuelto, con la finalidad de garantizar el derecho de defensa de las partes. Hernando Devis Echandía señala:

"Se entiende por congruencia o consonancia el principio normativo que delimita el contenido de las resoluciones judiciales que deben preferirse, de acuerdo con el alcance de las peticiones formuladas por las partes (...) para el efecto de que exista identidad entre lo resuelto y las pretensiones o imputaciones y excepciones o defensas oportunamente aducidas"¹.

3. El análisis del principio de congruencia y su relación con la afectación de derechos constitucionales no ha sido ajeno a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional. Así, en la sentencia recaída en el expediente 00728-2008-PHC/TC, el TC señaló lo siguiente:

"(...) e) La motivación sustancialmente incongruente. El derecho a la debida motivación de las resoluciones obliga a los órganos judiciales a resolver las pretensiones de las partes de manera congruente con los términos en que vengan planteadas, sin cometer, por lo tanto, desviaciones que supongan modificación o alteración del debate procesal (incongruencia activa). Desde luego, no cualquier nivel en que se produzca tal incumplimiento genera de inmediato la posibilidad de su control. El incumplimiento total de dicha obligación, es decir, el dejar incontestadas las pretensiones, o el desviar la decisión del marco del debate judicial generando indefensión, constituye vulneración del derecho a la tutela judicial y también del derecho a la motivación de la sentencia (incongruencia omisiva). Y es que, partiendo de una concepción

¹ DEVIS, Hernando. *Compendio de Derecho Procesal. Teoría general del proceso.* Tomo I. Décimo cuarta edición. Santa Fe de Bogotá: A B C. 1996, p. 479.

democratizadora del proceso como la que se expresa en nuestro texto fundamental (artículo 139°, incisos 3 y 5), resulta un imperativo constitucional que los justiciables obtengan de los órganos judiciales una respuesta razonada, motivada y congruente de las pretensiones efectuadas; pues precisamente el principio de congruencia procesal exige que el juez, al momento de pronunciarse sobre una causa determinada, no omita, altere o se exceda en las peticiones ante él formuladas. (STC. 00728-2008-PHC/TC)"

En ese sentido, una sentencia de segunda instancia que resuelve un recurso de apelación sin ajustarse a los términos en los que el referido medio impugnatorio fue planteado, o en la que se aprecia una clara desviación de lo que es objeto del debate judicial, es nula por incongruente, y por tanto violatoria del derecho al debido proceso de la parte impugnante.

4. En este proceso, y frente a lo resuelto en primera instancia, LAP como impugnante nunca solicitó a la Quinta Sala Civil que emita un pronunciamiento respecto de la procedencia o la improcedencia de la demanda. Esto no fue abierto a la discusión de segunda instancia, y por tanto nunca formó parte del debate judicial. En otras palabras, ninguna de las pretensiones impugnatorias de LAP estuvo dirigida a la obtención de un pronunciamiento respecto de la procedencia de la demanda, toda vez que ello no fue objeto de análisis en la sentencia de primera instancia.

5. Así, por medio de la pretensión revocatoria principal se solicitó una reevaluación sobre las razones expuestas por el Juzgado para declarar infundada la demanda. Específicamente, se alegó que dicha decisión resultó errada en la medida en que el Juzgado arribó a la incorrecta conclusión de que la norma cuestionada era la medida más idónea para garantizar la seguridad al interior de la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Es decir, se pretendió que la Sala Superior emita un pronunciamiento sobre el fondo de la controversia, mas no sobre la forma.

Por otro lado, en caso la pretensión revocatoria principal fuese desestimada, se solicitó a la Sala Superior se sirva emitir un pronunciamiento respecto de la validez de la sentencia de primera instancia, toda vez que alegamos que la misma adolecía de vicios en su motivación. Este extremo no ha sido decidido,

no se ha revisado; no existe pronunciamiento al respecto y por ello nuestro cuestionamiento sobre la nulidad de la decisión de primera instancia sigue sin ser resuelto.

- 6. Por el contrario, la Quinta Sala Civil sorprendió con la emisión de una sentencia en la que no se pronunció sobre ninguna de las pretensiones impugnatorias planteadas por nuestra empresa en el recurso de apelación, sino más bien sobre un asunto que nunca fue materia del debate contradictorio de segunda instancia, y sobre el cual no pudimos pronunciarnos. En efecto, solicitamos al Tribunal Constitucional que revise la sentencia de vista, y apreciará que no existe respuesta concreta a nuestras pretensiones impugnatorias en los términos en que las mismas fueron planteadas, sino más bien una decisión completamente ajena a ellas y a lo que fue objeto de debate judicial.

3.2. *La Resolución No. 9 es una sentencia nula porque adolece de motivación aparente.-*

- 1. Siguiendo la propia jurisprudencia del Tribunal Constitucional, la motivación aparente califica como aquella que "(...) no da cuenta de las razones mínimas que sustentan la decisión o de que no responde a las alegaciones de las partes del proceso, o porque solo intenta dar un cumplimiento formal al mandato, amparándose en frases sin ningún sustento fáctico o jurídico."
- 2. En este caso, la sentencia de vista adolece de una motivación aparente en la medida en que la Sala Superior no ha explicado de manera suficiente las razones por las que nuestra demanda es improcedente. Por ejemplo, en el segundo considerando se señala lo siguiente:

"2º) (...) la discusión que aborda la parte recurrente vinculada con el hecho de que la vigencia de la norma objétada supone una alteración de los términos contractuales suscritos con el Estado Peruano, es un tema, evidentemente, ajeno al amparo constitucional en donde lo único que se busca es la protección efectiva de los derechos fundamentales (art. II, Título Preliminar, C.P. Cons.) y no establecer si determinada situación jurídica es acorde o no con los términos contractuales suscritos entre las partes contratantes.

Según esto, carece de fundamento la apelación formulada en cuanto a este aspecto se refiere."

Lo resaltado en la cita anterior fue la respuesta de la Quinta Sala Civil de Lima a la denuncia formulada por LAP respecto de que el Decreto Supremo cuya inaplicación solicitamos modifica los términos de nuestro Contrato de Concesión, y por tanto afecta directamente nuestro derecho constitucional a la libertad de contratar. Sin embargo, si bien a criterio de la Sala Superior la modificación de un contrato por medio de una norma de alcance general es un tema "evidentemente" ajeno al amparo, dicho órgano colegiado no explica por qué ello sería así, mas aun cuando la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, a lo largo del tiempo, ha señalado que la intangibilidad de los contratos forma parte del contenido constitucionalmente protegido del derecho constitucional a la libertad de contratar:

"13. (...) [D]e una interpretación sistemática de los dos párrafos del artículo 62 de la Constitución se establece una regla de carácter general, y es que no sólo los términos contractuales contenidos en un contrato-ley, sino en general, todo término contractual, "no puede ser modificado por leyes u otras disposiciones de cualquier clase" (STC 003-2004-AI, FJ 13)

3. Si LAP ve que su derecho constitucional a la libertad de contratación viene siendo vulnerada a partir de la entrada en vigencia de una norma ¿qué mecanismos procesales tiene a la mano para defender dicho derecho? (i) el proceso constitucional de acción popular; y, (ii) el proceso de amparo contra normas que vulneran derechos constitucionales. No estamos considerando el proceso de inconstitucionalidad por 2 razones: (i) LAP carece de legitimidad para obrar activa para iniciarlo; y, (ii) en este caso concreto estamos cuestionando una norma reglamentaria, como lo es el Decreto Supremo No. 007-2006-MTC.
4. Frente a esta norma, LAP podría interponer una demanda de acción popular y solicitar que el Poder Judicial declare la inconstitucionalidad de la norma y la expulse del ordenamiento en caso de declarar fundada la demanda. Sin embargo, LAP también está habilitado a iniciar un proceso constitucional de amparo en contra de la referida norma si es que esta califica como una norma

autoaplicativa. En este caso, el Decreto Supremo No. 007-2006-MTC es una norma autoaplicativa en la medida en que despliega sus efectos de manera directa porque prohíbe de plano la subcontratación de personal de seguridad para la Zona de Seguridad Restringida de los aeropuertos.

5. Esta condición de norma autoaplicativa ya había sido reconocida por la Sala Superior en el año 2009, cuando al resolver el recurso de apelación contra la primera sentencia de primera instancia señaló lo siguiente:

*"(...) **SEXTO:** Que, tal como se aprecia en el escrito de demanda de fojas 141, en el caso sub materia se pretende la inaplicación del numeral 7°.2° del artículo 7° del Reglamento de la Ley 28414 -Ley de Seguridad de la Aviación Civil- aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC que señala: "El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida". En ese sentido, es necesario remitirse a la parte pertinente de la Ley que el dispositivo legal citado reglamenta, es así que conforme se aprecia del artículo 5°, numeral 5°.3° de la Ley N° 28404, que en copia corre de fojas 129 a 140: "El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa nacional de Seguridad de la Aviación Civil", por consiguiente, se percibe que el numeral 7°.2° del artículo 7° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, norma legal cuya inaplicación se pretende, es una norma de carácter reglamentario que desarrolla el contenido normativo del artículo 5°.3° del artículo 5° de la acotada Ley N° 28404, y que además despliega sus efectos normativos de manera directa, por lo que dicha norma goza de carácter autoaplicativo; **SETIMO:** Que, de la recurrida se verifica que la A-quo ha declarado la improcedencia de la acción planteada en razón a que ha considerado que el numeral 7°.2° del artículo 7° del Reglamento aprobado por citado Decreto Supremo N° 007-2006-MTC es una norma de carácter heteroaplicativo, lo cual es errado, que conforme lo ha desarrollado este Superior Colegiado en los fundamentos precedentes, por lo que habiéndose efectuado un pronunciamiento de fondo como corresponde ha dado lugar que la resolución materia de grado adolezca de vicio de nulidad, establecido por el segundo párrafo del artículo 122° del Código Procesal Civil, concordante con el numeral 171° del mismo cuerpo legal."*

Señores Magistrados del Tribunal Constitucional, el único cuestionamiento a la procedencia de la demanda de amparo estaba relacionado a la determinación de si el numeral 7.2 del artículo 7° del Decreto Supremo No. 007-2006-MTC era o no

una norma autoaplicativa. De acuerdo con el criterio del Juzgado de primera instancia cuando emitió un auto de rechazo liminar, la demanda era improcedente porque la norma cuestionada necesitaba actos posteriores de ejecución, por lo que no era una norma autoaplicativa. En esa oportunidad LAP cuestionó ese criterio, y la Quinta Sala Civil de Lima corrió el error ordenando emitir nuevo fallo tendiendo en cuentas las consideraciones glosadas en su resolución atendiendo al comprobado carácter autoaplicativo de la norma reglamentaria cuestionada.

Es decir, el único cuestionamiento a la procedencia de la demanda fue superado como consecuencia de una decisión previa de la Quinta Sala Civil de Lima.

6. Ahora, con la emisión de la sentencia de vista, la Sala Superior ha encontrado 2 nuevos cuestionamientos a la procedencia de la demanda que ninguna de las partes, ni el Juzgado de primera instancia, advirtió en el trámite del proceso:

- (i) La demanda sería improcedente porque la modificación de los términos contractuales como consecuencia de la vigencia de una norma reglamentaria es un tema "evidentemente" ajeno al amparo constitucional.
- (ii) La demanda sería improcedente porque LAP puede acudir al proceso contencioso administrativo para discutir cuestiones o problemáticas relacionadas con su Contrato de Concesión.

De una revisión de la sentencia de vista queda claro que la Sala Superior no ha justificado de manera suficiente por qué la modificación del Contrato de Concesión es un tema ajeno al amparo constitucional o de qué manera es que LAP podría acudir al proceso contencioso administrativo, y no al amparo, para solicitar la inaplicación de la norma cuestionada. La Sala Superior simplemente lo dice, pero no explica por qué ello sería así. Eso evidencia que motivación es sólo aparente, lo que genera la nulidad de la sentencia de vista atendiendo a que afecta nuestro derecho al debido proceso.

7. Respecto del punto (i), y sin perjuicio de su motivación aparente, nosotros debemos señalar además que el criterio adoptado por la Sala Superior es también incorrecto. En efecto, la Sala dice que si una norma legal o reglamentaria modifica los términos de un contrato suscrito por un particular con el Estado Peruano, pues el afectado con dicha modificación imperativa no puede acudir al proceso constitucional de amparo para hacer valer su derecho a la libertad de contratar y defender la intangibilidad de su contrato. Esto es un grave error de derecho, que contradice manifiestamente el criterio expresado por el Tribunal Constitucional respecto de los alcances del artículo 62° de la Constitución Política, cuando señaló que ningún término contractual *"puede ser modificado por leyes u otras disposiciones de cualquier clase"*.
8. En efecto, el inciso 14 del artículo 2° de la Constitución le concede a toda persona el derecho a "contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público". A su turno, el artículo 62° de la Constitución señala que "La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase". Es decir, la libertad de contratar no se limita al derecho a celebrar contratos, sino también a que estos contratos no sean modificados por una norma -legal o de cualquier otra clase- posterior.
9. Por su parte, el artículo 3° del Código Procesal Constitucional señala expresamente que también proceden los procesos constitucionales en contra de actos lesivos contenidos en normas, siempre y cuando estas normas sean autoaplicativas. Ya hemos visto que la Quinta Sala Civil ya había reconocido que la norma que cuestionamos en el presente proceso era autoaplicativa. Por tanto, en este punto, la demanda resultaba procedente.
10. El inciso 4 del artículo 37° del Código Procesal Constitucional señala que el proceso de amparo procede en defensa del derecho a la libertad de contratación, que es justamente el derecho constitucional invocado por LAP en el escrito de demanda y a lo largo de todo el proceso. Finalmente, la última exigencia propuesta por el Código Procesal Constitucional es que, de acuerdo con el inciso

1 del artículo 5°, los hechos y el petitorio de la demanda estén referidos en forma directa al contenido constitucionalmente protegido del derecho invocado. ¿Cuál es ese contenido constitucionalmente protegido? Recurriremos a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional para determinarlo.

11. Por ejemplo, en el caso 02736-2004-AA el Tribunal Constitucional ha establecido claramente cuál es el contenido esencial del mismo. Así, ha señalado que:

"9. Este Tribunal tiene establecido que el derecho a la libre contratación (...) se concibe como el acuerdo o convención de voluntades entre dos o más personas naturales y/o jurídicas para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial. Dicho vínculo - fruto de la concertación de voluntades- debe versar sobre bienes o intereses que poseen apreciación económica, tener fines lícitos y no contravenir leyes de orden público.

Tal derecho garantiza, prima facie:

- *Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co-celebrante.*
- *Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.*

Así pues, en perspectiva abstracta, esta es la determinación del ámbito protegido del derecho fundamental a la libertad de contratación, lo que no quiere decir que sea un contenido oponible en todo tiempo y circunstancia al resto de derechos fundamentales reconocidos por la Carta Fundamental, pues ello implicaría una lectura aislada del texto constitucional que, en tanto unidad, impone una interpretación de sus disposiciones en concordancia práctica (...)". (STC 02736-2004-AA, FJ 9)

12. Adicionalmente, nuestro Supremo Tribunal también ha señalado:

"1. Como lo define el artículo 1351 del Código Civil, el contrato es el acuerdo de dos o más partes para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica patrimonial. Es un acto bilateral que emana de la manifestación de voluntad coincidente de las partes. Uno de los elementos esenciales del contrato, es, precisamente, la voluntad.

2. Este elemento se sustenta en el principio de la autonomía de la voluntad, que tiene un doble contenido: a) la libertad de contratar -consagrada en los artículos 2, inciso 14, y 62) de la Constitución Política del Perú- llamada también libertad de conclusión, que es la facultad de decidir cómo, cuando y con quien se contrata; y 2) la libertad contractual, también conocida como libertad de configuración interna, que es la de determinar el contenido del contrato". (STC 2185-2002-AA, FJ 1 y 2)

- 13. También se ha reconocido en jurisprudencia constitucional la imposibilidad de que una norma altere los términos de un contrato ya que ello también constituye una afectación directa al derecho a la libertad de contratar de los particulares. Así, tenemos que el Tribunal Constitucional ha dicho que:

"13. (...) [D]e una interpretación sistemática de los dos párrafos del artículo 62 de la Constitución se establece una regla de carácter general, y es que no sólo los términos contractuales contenidos en un contrato-ley, sino en general, todo término contractual, "no puede ser modificado por leyes u otras disposiciones de cualquier clase". (STC 003-2004-AI, FJ 13)

"4. (...) [E]l derecho a la libertad de contratación aparece consagrado en los artículos 2.14 y 62 de la Constitución, protegiendo ambas disposiciones la intangibilidad de los contratos, siempre que se hayan celebrado con arreglo a la legislación vigente al momento de su formación". (STC 00271-2007-AA, FJ 4)

- 14. La Constitución Política y el propio Tribunal Constitucional han determinado cuál es el contenido constitucionalmente protegido del derecho a la libertad de contratar, que incluye la potestad que tiene todo sujeto de derecho para decidir cuándo celebrar un contrato, con quién celebrar el mismo, cuáles son las cláusulas que tendría dicho negocio jurídico y, también, una protección frente a cualquier modificación de cualquier término contractual a partir de la vigencia de leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

Ya identificado el contenido constitucionalmente protegido del derecho a la libertad contractual, concluimos que la modificación de un contrato como consecuencia de la vigencia de una norma de alcance general y autoaplicativa constituye más bien un tema que "evidentemente" sí debe ser objeto de control jurisdiccional a través del proceso de amparo, y no un tema "evidentemente" ajeno al mismo. Sin embargo, lamentablemente, la Quinta Sala Civil de Lima no ha sido capaz de justificar esto último.

- 15. Respecto del punto (ii), es decir, sobre el argumento de que la vía pertinente para plantear la controversia de autos era el proceso contencioso administrativo, debemos señalar que ello también resulta incorrecto. No es

posible interponer una demanda contencioso administrativa para obtener la inaplicación de la norma cuestionada, en este caso un Decreto Supremo, al caso concreto. Es decir, la vía del proceso contencioso administrativo no es una vía específica igualmente satisfactoria para la protección del derecho constitucional invocado. El proceso contencioso administrativo es una vía procesal especial para cuestionar actos administrativos, mas no la constitucionalidad de las normas de carácter autoaplicativo. Para ello, precisamente, el Código Procesal Constitucional ha señalado expresamente, como ya se ha visto, que los procesos constitucionales también proceden contra actos lesivos de derechos constitucionales a partir de la aplicación de normas aturoaplicativas contrarias a la Constitución.

16. En todo caso, respecto de este punto, solicitamos al Tribunal Constitucional se sirva considerar que la Quinta Sala Civil de Lima no ha expuesto una sola razón para justificar su conclusión de que el proceso contencioso administrativo es la vía específica igualmente satisfactoria para defender el derecho invocado. La justificación insuficiente respecto de este punto convierte en nula la sentencia de vista.

3.3. *La Quinta Sala Civil de la Corte Superior ha emitido una decisión sobre la base de una incorrecta interpretación del objeto de nuestra demanda.-*

1. Mientras que LAP ha afirmado en todo momento que la norma autoaplicativa cuestionada vulnera su derecho a la libertad de contratar, siendo esto por tanto objeto de debate judicial, la Quinta Sala Civil de Lima ha señalado que lo que LAP pretende en la vía del proceso de amparo es una suerte de determinación de alguna situación jurídica relacionada con el Contrato de Concesión entre LAP y el Estado Peruano. Esto es falso. Los considerandos 2º y 5º de la sentencia de vista señalar:

"2º (...) la discusión que aborda la parte recurrente vinculada con el hecho de que la vigencia de la norma objetada supone una alteración de los términos contractuales suscritos con el Estado Peruano es un tema, evidentemente, ajeno al amparo constitucional en donde lo único que se busca es la protección efectiva de los derechos fundamentales (art. II, Título Preliminar, C.P. Cons.) y no establecer si determinada situación

jurídica es acorde o no con los términos contractuales suscritos entre las partes contratantes. Según esto, carece de fundamento la apelación formulada en cuanto a este aspecto se refiere. (...)

5° (...) cuestiones o problemáticas relacionadas o que surgen de la suscripción de Contratos de Concesión, como las que plantea la parte apelante en su demanda así como en su recurso de apelación, no son materia de discusión en el presente proceso de amparo, pues para ello tiene a su alcance la vía del proceso contencioso administrativo como vía específica igualmente satisfactoria., lugar donde, inclusive, los órganos jurisdiccionales tienen la facultad del control difuso así como la posibilidad de inaplicar la cuestionada norma en el caso concreto (art. 9.1 del TUO de la Ley 27584) "

2. La Sala Superior ha considerado equivocadamente que LAP pretende el reconocimiento de alguna situación jurídica proveniente del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La Sala Superior ha centrado su atención en un asunto que no fue desarrollado ni fundamentado en la demanda de LAP, sino que fue más bien traído a colación de modo impertinente por el Juez de primera instancia, cuando declaró infundada nuestra pretensión en la sentencia.
3. Si LAP se refirió al Contrato de Concesión y a sus alcances, fue en el recurso de apelación, y únicamente con el propósito de demostrar que el razonamiento del Juzgado era incorrecto, y que en tal virtud la sentencia de primera instancia debía ser revocada.

Es en esa medida que resultaba inevitable que LAP mencione aspectos relacionados con el Contrato de Concesión. Por lo demás, LAP debía hacer mención al Contrato de Concesión para demostrar una de las principales afectaciones constitucionales que produce la norma, que consiste en la modificación de los términos del Contrato de Concesión como consecuencia de la vigencia de una norma autoaplicativa de alcance general, lo que a todas resulta contrario al artículo 62° de la Constitución y por tanto como una vulneración de nuestro derecho a la libertad de contratar.

4. ¿Cuál es entonces el objeto de debate judicial? Determinar si la norma cuya inaplicación se solicita es o no contraria a la Constitución por afectar

directamente el derecho constitucional de LAP a la libertad de contratar. Es sobre ello que tiene que centrarse el pronunciamiento de los órganos jurisdiccionales en este proceso, de lo contrario se emitiría una sentencia contraria al principio de congruencia. Lamentablemente, la Sala Superior ha centrado el análisis en cuestiones distintas a lo que en este proceso, y de acuerdo con nuestra demanda, constituye el debate judicial.

Señores Magistrados del Tribunal Constitucional, LAP interpuso la demanda de amparo solicitando la inaplicación de una norma que afecta directamente su derecho a la libertad de contratación. Por ello, la labor del Juzgado y de la Sala Superior debió centrarse en determinar si el Decreto Supremo No. 007-2006-MTC, afecta o no el derecho fundamental a la libertad de contratar. Debe entenderse entonces que el control judicial solicitado en nuestra demanda es un control difuso de la constitucionalidad del artículo 7° inciso 7.2 del Decreto Supremo. Ello suponía entonces que se dé cuenta sobre si ésta se ajusta o no a la Constitución y si infringe el contenido constitucionalmente protegido de nuestro derecho a la libertad de contratar.

5. Nuestra posición es que dicha norma autoaplicativa es incompatible con los artículos 2° inciso 14 y 62° de la Constitución, en la medida que restringe sin fundamento alguno la posibilidad de que LAP, a efectos de cumplir con las obligaciones a su cargo, pueda contratar con empresas especializadas que brindan servicios de seguridad altamente especializados también.

Por tanto, a efectos de sustentar por qué dicha limitación al derecho constitucional a la libertad de contratar de LAP es arbitraria e inconstitucional, hemos acreditado que la misma, resulta ilegítima en la medida en que no pasa el denominado "test de proporcionalidad", el mismo que ha sido descrito el Tribunal Constitucional en los siguientes términos:

"Dicho teste se realiza a través de tres subprincipios: 1. subprincipio de idoneidad o de adecuación; 2. subprincipio de necesidad; y 3. subprincipio de proporcionalidad en strictu sensu (...):

- 1. *Subprincipio de idoneidad o de adecuación.* De acuerdo con este, toda injerencia en los derechos fundamentales debe ser idónea o capaz para fomentar un objetivo constitucionalmente legítimo. En otros términos, este subprincipio supone dos cosas: primero, la legitimidad constitucional del objetivo; y, segundo, la idoneidad de la medida utilizada.
- 2. *Subprincipio de necesidad.* Significa que para que una injerencia en los derechos fundamentales sea necesaria, no debe existir ningún otro medio alternativo que revista, por lo menos, la misma idoneidad para alcanzar el objetivo propuesto y que sea más benigno para alcanzar con el derecho afectado. Se trata de una comparación de la medida adoptada con los medios alternativos disponibles, y en la cual se analiza, por un lado, la idoneidad equivalente o mayor del medio alternativo; y, por otro, su menos grado de intervención en el derecho fundamental.
- 3. *Subprincipio de proporcionalidad estrictu sensu* Según el cual, para que una injerencia en los derechos fundamentales sea legítima, el grado de realización del objetivo de intervención debe ser por lo menos equivalente o proporcional al grado de afectación del derecho fundamental. Se trata, por tanto, de la comparación de dos intensidades o grados: la realización del fin de la medida examinada y la afectación del derecho fundamental”²

6. En síntesis, la restricción al derecho a la libertad de contratación de LAP resulta inconstitucional dado que no cumple con los subprincipios antes señalados. En primer lugar, corresponde analizar cuál es el –supuesto- objetivo que la norma persigue. El MTC ha señalado que éste sería “imposibilitar la filtración de información, así como la falta de especialización del personal de seguridad que brinde el servicio”.

^a Respecto al principio de idoneidad o adecuación: El supuesto fin perseguido no puede ser logrado mediante la regulación restrictiva del Decreto Supremo. Esto porque evidentemente la limitación contractual no puede asegurar que no sea ahora el propio personal de LAP el que termine filtrando información. Además, esta solución legislativa empeora la situación porque incluso con ello ni siquiera se garantiza una mayor especialización de quien presta el servicio.

En efecto, con la limitación impuesta a nuestro derecho constitucional no se garantiza que nuestro personal cumpla con no brindar información

² Al respecto el Tribunal Constitucional ha señalado que en la STC N° 0048-2004-AI, FJ N° 65, que:

relevante sobre el desarrollo del servicio aeroportuario. Asimismo, no vemos de qué manera el referido fin que el MTC pretende lograr resulta ser constitucionalmente legítimo.

Por otro lado, respecto de garantizar la especialización del personal a cargo de la seguridad, el Decreto Supremo logra precisamente lo opuesto. ¿Qué resulta más adecuado para lograr la supuesta finalidad que una persona jurídica, que brinda el servicio de seguridad de manera especializada, y que cuenta con personal altamente calificado brinde tal servicio o que LAP, pese a no contar con el *know how* para ello capacite a su propio personal, el mismo que no cuenta con experiencia respecto a temas de seguridad?

La respuesta es más que obvia. Evidentemente, un personal especializado en seguridad puede garantizar de mejor manera la seguridad al interior de la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que una que no cuenta con dicha expertise.

- Respecto al subprincipio de necesidad: ¿No existía acaso una medida menos lesiva que la implementación del Decreto Supremo?, ¿no se pudo generar algún mecanismo mediante el cual no se viole el derecho constitucional de contratar de LAP? Nosotros sostenemos que sí se podía. Una medida menos lesiva pudo haber considerado, por ejemplo, una estricta fiscalización a LAP respecto al servicio de seguridad subcontratado por parte de la autoridad aeronáutica. Por lo tanto, queda claro que tampoco se ha cumplido con ese elemento del test.
- Respecto al subprincipio de proporcionalidad: La limitación hecha no es proporcional en tanto que no se cumple, como hemos dicho, con el supuesto fin que se pretende lograr. Una medida deja de ser proporcional cuando a través de ella se generan mayores efectos negativos (la limitación a un derecho fundamental), en relación a los beneficios de la misma (que, como hemos visto no se producen). La implementación del Decreto Supremo no solo se afecta la libertad de contratar de LAP, sino que al

incurrir en mayores costos por capacitar personal de seguridad, se estaría afectando de manera directa el derecho de propiedad de LAP, derecho que también ha sido reconocido por el propio Tribunal Constitucional.³

Entonces, como hemos demostrado, la limitación impuesta resulta siendo inconstitucional toda vez que con ella se afecta y vulnera el derecho a libertad de contratar de LAP, sin justificación objetiva alguna. Con la vigencia del referido Decreto Supremo, se impide que LAP pueda subcontratar el servicio de seguridad, lo que a su vez genera que no pueda brindar un servicio idóneo que, es necesario subrayar, siempre estará bajo estricta supervisión y control de LAP.

7. Si el interés ulterior del MTC era que LAP permanezca como responsable del servicio de seguridad, pues ese efecto no se limita con la posibilidad de la subcontratación. LAP, a través de su Operador Principal llamado Fraport es quien hace el diseño integral de seguridad del Aeropuerto Jorge Chávez, tema distinto es el de su implementación material. Es claro que la titular de la concesión es LAP y que en tal condición es la responsable de la seguridad aeroportuaria, sólo que incluso resulta mejor que materialmente LAP pueda prestar ese servicio subcontratando a terceras empresas especializadas en esos temas, que puedan entrenar y controlar a los oficiales que en concreto brindarán el servicio.
8. Por otro lado, y como se señaló en el escrito de demanda y en todos los demás escritos presentados ante el Poder Judicial, el Decreto Supremo altera los términos del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, pues antes si era posible para LAP subcontrate personal de seguridad al amparo de este

³ 6. El derecho de propiedad privada, reconocido por el artículo 2, inciso 17, de la Constitución, constituye un derecho fundamental cuyo ámbito de protección o contenido garantiza las facultades de uso, usufructo y la libre disposición del bien. Pero, la comprensión constitucional de la propiedad es más amplia y, *prima facie*, comprende además la garantía de indemnidad o conservación de la integridad del patrimonio de la persona. La "inviolabilidad" de la propiedad a la que se refiere el artículo 70° de la Constitución debe interpretarse no sólo como prohibición de intervenciones en el libre ejercicio o goce de los mencionados atributos clásicos del derecho de propiedad, sino también como *garantía de indemnidad*. Así las cosas, el derecho de propiedad garantiza la conservación de la integridad del patrimonio de la persona y, por consiguiente, prohíbe la indebida detracción del mismo. Por esto, desde la perspectiva constitucional, todo cobro indebido a una persona, proceda del Estado o de particulares, constituye una afectación del derecho de propiedad. (STC 00043-2007-AA, FJ 6)

contrato-ley; sin embargo, a partir de la entrada en vigencia de dicha norma, tal posibilidad ha sido eliminada. Dicha norma es contraria a la Constitución al alterar la intangibilidad del Contrato de Concesión. Además de afectar la libertad de contratar de LAP, también se afecta la intangibilidad del Contrato celebrado entre LAP y el Estado Peruano.

9. Lamentablemente, la Quinta Sala Civil de Lima ha declarado improcedente bajo el argumento -absolutamente insuficiente- de que LAP está trayendo a colación cuestiones relacionadas con el Contrato de Concesión, y que cualquier discusión respecto este contrato es evidentemente ajeno al proceso constitucional de amparo. Señores Magistrados, si LAP planteó en el recurso de apelación cuestiones relacionadas al Contrato de Concesión fue por las siguientes razones:

" Si una de las afectaciones consiste en la modificación del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano, como consecuencia de la vigencia del Decreto Supremo, ¿cómo no sustentar dicha modificación precisamente en la descripción de la forma en que dicho Contrato de Concesión fue modificado? Es evidente que LAP tiene que necesariamente desarrollar cómo es que es parte de un contrato en el que sí se le permitía subcontratar personal de seguridad y cómo es que dicha habilitación es finalmente modificada en el Decreto Supremo.

" Porque en la sentencia de primera instancia el Juzgado señaló, en su octavo considerando, que el Decreto Supremo no constituye una afectación de los derechos constitucionales de LAP porque "(...) *no hace sino señalar la prohibición de subcontratar al personal de seguridad especializada que pretende la accionante, por ser ésta una actividad principal, habiéndose señalado en el anexo 3 del Contrato de Concesión, que éstas operaciones principales (rubro de seguridad) debían ser realizadas directamente por el operador principal.*"

Evidentemente, para contradecir este argumento, resultaba indispensable describir cómo es que si bien es cierto que el Anexo 3 establecía la misma restricción que el Decreto Supremo, no menos cierto es que OSITRAN

461

había interpretado el Contrato de Concesión y llegó a la conclusión de que dicha contratación era posible.

10. Queda claro entonces que la única forma de contradecir y desvirtuar los argumentos del Juzgado de primera instancia pasaba necesariamente por hacer referencia a esas específicas cuestiones contractuales. Sin embargo, esto no desnaturaliza el carácter constitucional de nuestra defensa y la necesidad de protección de nuestro derecho fundamental.

CONCLUSIÓN: En resumen, el Decreto Supremo afecta la libertad de contratar en dos niveles concretos: (i) impide a LAP celebrar contratos con terceros respecto al servicio de seguridad especializada para el aeropuerto, lo que claramente atenta contra el derecho constitucionalmente protegido del derecho a la libertad de contratación; y, (ii) desnaturaliza el Contrato de Concesión celebrado con el Estado Peruano, el mismo que permitía subcontratar, entre otros servicios, el de seguridad, alterando así, el contenido de dicho contrato, o que afecta también directamente la libertad de contratar respecto a lo que fue pactado por las partes la momento de su celebración.

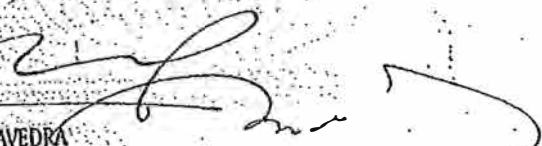
POR TANTO:

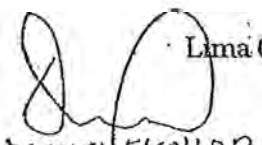
Solicitamos se conceda el presente recurso y se eleve al Tribunal Constitucional para que anule la resolución impugnada, y pronunciándose ya sobre el fondo de la controversia fundada nuestra demanda.

PRIMER OTROSÍ DECIMOS: Al amparo del artículo 80° del Código Procesal Civil, el presente escrito suscrito sólo por el abogado que lo autoriza, quien cuenta con las facultades generales de representación judicial otorgadas por la parte en su Escrito No. 1.

SEGUNDO OTROSÍ DECIMOS: Que, de acuerdo a lo dispuesto en la quinta disposición final del Código Procesal Constitucional y el artículo undécimo de la Resolución Administrativa N° 009-2007-CE-PJ, se encuentran exonerados del pago de Aranceles Judiciales todos los procesos constitucionales como el presente.

Lima 09 de junio de 2011


RICARDO SAAVEDRA
ABOGADO
CAL. 30130
ELISSA NUÑEZ SANTTI
Abogada
Reg. C.A.L. N° 37475


DANIEL FICALORA
CAL 33430


SERGIO SALAS VILLALOBOS
ABOGADO



ANEXO 1-V

EXP. N.º 03128-2011-PA/TC
LIMA
LIMA AIRPORT PARTNERS
S.R.L. - LAP

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 16 días del mes de abril de 2013, el Tribunal Constitucional, en sesión de Pleno Jurisdiccional, con la asistencia de los magistrados, Urviola Hani, Mesía Ramírez, Beaumont Callirgos, Eto Cruz y Álvarez Miranda, pronuncia la siguiente sentencia

ASUNTO

Recurso de agravio constitucional interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L.-LAP contra la resolución expedida por la Quinta Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas 1033, su fecha 22 de marzo de 2011, que declaró improcedente la demanda de autos.

ANTECEDENTES

Con fecha 25 de abril de 2006, la Sociedad recurrente interpone demanda de amparo contra el Poder Ejecutivo y los Procuradores Públicos encargados de los asuntos judiciales del Consejo de Ministros y del Congreso de la República, a fin de que se disponga la inaplicación del numeral 7.2. del artículo 7 del Decreto Supremo 007-2006-MTC, pues sostiene que dicha norma afecta su derecho a la libertad de contratar.

Manifiesta que la cuestionada norma al reglamentar la prohibición impuesta a los operadores de los aeródromos de subcontratar personal de seguridad (oficiales de seguridad aeroportuaria) que realizan funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida, ha incurrido en un supuesto de afectación de su derecho invocado, toda vez que el contrato de concesión que suscribió con el Estado peruano el 14 de febrero de 2001, para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a través de su anexo 4, estableció los lineamientos que el concesionario debe cumplir para la correcta operación del aeropuerto en materia de seguridad, sin establecer limitaciones a la libertad de cumplir con sus obligaciones de seguridad por medio de terceros especializados; y que sin embargo, añade que el numeral 5.3 del artículo 5 de la Ley 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil (del 30 de noviembre de 2004), claramente prescribe que los Operadores de los Aeródromos no podrán subcontratar los servicios de seguridad, disposición que al ser reglamentada por la norma cuestionada, ha prohibido de manera arbitraria y sin que

medie justificación objetiva alguna, la contratación del personal que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, a través de la subcontratación de dicho personal a través de empresas especializadas, tal y como lo establece la norma cuestionada.

El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Consejo de Ministros propone las excepciones de ambigüedad en el modo de proponer la demanda y de falta de legitimidad para obrar pasiva, y contesta la demanda manifestando que la Sociedad demandante no ha señalado claramente cuál es su intención al pretender anular el numeral 2 del artículo 7° del Decreto Supremo 007-2006-MTC y cuál es la relación causal con la Presidencia del Consejo de Ministros.

El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Congreso de la República deduce la excepción de falta de legitimidad pasiva e interpone denuncia civil para que se incorpore al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como parte al proceso.

Mediante Resolución de fecha 1 de octubre de 2007, el Trigésimo Cuarto Juzgado Civil de Lima dispone la incorporación al proceso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como litisconsorte necesario.

El Procurador Público encargado de los asuntos judiciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contesta la demanda manifestando que el Perú, como miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y signatario del Convenio de Chicago, ha dispuesto a través del numeral 1) del artículo 8° de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que el Ministerio emplazado sea la única autoridad de aeronáutica civil, funciones que ejerce a través de la Dirección General de Aeronáutica, razón por la cual es el Ministerio emplazado quien aprueba los anexos del referido convenio y las normas y métodos recomendados por la OACI, para efectos de mantener los estándares de seguridad que dicha organización recomienda a los Estados a efectos de prevenir cualquier acto que, siendo ajeno a la actividad aeronáutica, la ponga en riesgo, como lo es la instalación de bombas, la ejecución de secuestros, etc. En dicho sentido, la Ley de Seguridad de la Aviación Civil (Ley 28404) recoge todas las normas y métodos recomendados por la OACI con relación al Anexo 17 del Convenio de Chicago, los cuales sustentan y justifican lo regulado en el numeral 2 del artículo 7° del Decreto Supremo 007-2006-MTC cuestionado. Respecto del contenido de dicha norma, sostiene que no es posible que la Sociedad demandante subcontrate los servicios de seguridad del Aeropuerto Jorge Chávez, dado que dicho servicio constituye una actividad principal, por lo que de acuerdo con el Anexo 3 del contrato de concesión, dicho servicio debe ser realizado

directamente por el operador principal y por cuenta del concesionario, siendo incluso que la cláusula 5.21 dispone que ni el concesionario ni el operador principal deben emplear ningún operador secundario subcontratista, agente o mandatario para llevar a cabo operaciones principales, mientras que en el Anexo 14 se estipuló que el sistema de seguridad para el aeropuerto deberá cumplir con todos los lineamientos y recomendaciones actuales y futuras del Perú, OACI, FAA e IATA.

Agrega que la norma cuestionada supera el test de proporcionalidad dado que la limitación referida a que los servicios de seguridad en la Zona de Seguridad Restringida sean brindados solo por el operador del aeródromo, tiene por finalidad no solo la seguridad de la aviación civil, sino la de posibles ataques contra la seguridad nacional e internacional, por lo que la exclusión de un tercero diferente al operador del aeródromo para brindar servicios de seguridad resulta una medida idónea pues garantiza el cumplimiento de dicha finalidad y garantiza una menor rotación de personal que tiene acceso a dicha zona y a información privilegiada, asegurando mayor especialización. Asimismo, considera que no podía adoptarse una medida menos gravosa a la recogida en la norma cuestionada dado que ella reproduce la obligación asumida por la Sociedad demandante a través del contrato de concesión, razón por la cual la referida norma tampoco perjudica las libertades de contratación y empresa de la recurrente.

El Trigésimo Cuarto Juzgado Civil de Lima, con fecha 30 de junio de 2008, declaró fundada la excepción de falta de legitimidad pasiva propuesta por el Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de la Presidencia del Consejo de Ministros y declaró saneado el proceso; y con fecha 22 de julio de 2010 declaró infundada la demanda, por estimar que la norma cuestionada solo busca asegurar la aeronavegación por tratarse de una actividad principal, ya que normalmente son los Estados los que proveen dicho servicio, más aún cuando es el Estado quien debe tener una función supervisora y correctiva o reguladora, respecto de los peligros que representa que la seguridad del aeropuerto no sea realizada por la Sociedad demandante.

La Sala Superior competente revocó la apelada y declaró improcedente la demanda, por estimar que las controversias que surgen de la suscripción del contrato de concesión no son materia de discusión a través del proceso de amparo, pues para ello tiene a su alcance la vía del proceso contencioso administrativo.

FUNDAMENTOS

1. La demanda tiene por objeto que se declare la inaplicación a la Sociedad demandante del numeral 2 del artículo 7° del Decreto Supremo 007-2006-MTC, alegándose que dicha norma afecta el derecho a la libertad de contratar.

Procedencia de la demanda

2. Como es de verse, la pretensión cuestiona de manera directa la constitucionalidad de la norma antes referida, razón por la cual corresponde recordar que si bien, en principio, no es procedente el amparo contra normas heteroaplicativas, sí procede contra normas autoaplicativas, es decir, contra aquellas normas creadoras de situaciones jurídicas inmediatas, sin la necesidad de actos concretos de aplicación. En efecto, del fundamento 10 de la STC 03283-2003-AA/TC se infiere que cuando las normas dispongan restricciones y sanciones sobre aquellos administrados que incumplan en abstracto sus disposiciones, queda claro que las mismas por sus alcances podrían ser consideradas como de carácter autoaplicativo que desde su entrada en vigencia podría generar una serie de efectos jurídicos que pueden amenazar o violar derechos fundamentales.
3. Sin embargo, debe quedar claro que esta afirmación no significa una valoración del fondo de la controversia, pues sólo se pronuncia sobre la procedibilidad de la demanda de amparo. Así, la determinación del carácter autoaplicativo de una disposición no conlleva necesariamente la estimación de la demanda, porque la verificación de su carácter es sólo un presupuesto procesal, mas no un elemento determinante para su inaplicación porque una ley autoaplicativa no siempre es inconstitucional. Impide, en todo caso, que el proceso de amparo (*control concreto*) se desnaturalice frente al proceso de inconstitucionalidad (*control abstracto*). (STC 00606-2008-PA/TC, fundamento 4).
4. En el presente caso, el tenor de la norma cuestionada dispone lo siguiente
 - 7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.
5. Si bien es cierto que la Sociedad demandante no invoca la existencia de un acto concreto de aplicación del Decreto Supremo cuestionado, se aprecia que en la medida que ésta cuenta con el derecho de explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante el Aeropuerto) en calidad de concesionario y operador de dicho aeropuerto (f. 33), los efectos del referido decreto supremo pueden generar una restricción respecto de su derecho a la libertad de contratación sobre la subcontratación del personal de seguridad que realizaría funciones en la Zona de Seguridad Restringida del mencionado aeropuerto, lo cual demuestra el carácter autoaplicativo de la norma cuestionada. En tal sentido, este Colegiado considera que la demanda incoada merece un análisis sobre el fondo.

Análisis de la controversia

6. Antes de ingresar a analizar la controversia planteada, corresponde precisar que en el presente caso existe un contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de fojas 33 a 128 (en adelante El Contrato), suscrito entre la demandante y el Estado peruano, el cual data del 14 de febrero de 2001 (f. 147), acto jurídico que regula los derechos y las obligaciones que ambas partes se obligaron a cumplir, con relación a la explotación del referido aeródromo, situación que resulta de necesaria importancia delimitar, por cuanto el Ministerio emplazado sostiene que la restricción estipulada en la disposición cuestionada, forma parte de los pactos a los que se ha obligado cumplir la Sociedad demandante en El Contrato (f. 426), con relación a la seguridad del Aeropuerto.
7. En primer lugar, en la Cláusula 1 de El Contrato, se estableció un conjunto de definiciones, de las cuales se mencionarán a continuación sólo las más relevantes.

Concesión: significará el acto administrativo plasmado en el presente Contrato mediante el cual el Concedente otorga al Concesionario el derecho para el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión, lo que implica la autorización para prestar los Servicios Aeroportuarios y realizar las Mejoras de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato y con sujeción a las Leyes Aplicables. Se excluye de la Concesión, los Servicios de Aeronavegación, con excepción de aquellos a cargo del Concesionario, conforme al Anexo 3 del presente Contrato (f. 39).

Contrato de Operación, significará un contrato que suscribe el Concesionario con un Operador para la operación del Aeropuerto o parte del mismo, en las condiciones establecidas en las Cláusulas 5.3 y 5.4 (f. 39).

Leyes Aplicables, significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental (f. 45)

Normas, significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato (f. 46).

Operaciones principales, significan aquellas operaciones contenidas en el Anexo 3, las cuales solo podrán ser realizadas por el Operador Principal (f. 46).

Operador Principal, significará el Operador que realiza directamente las Operaciones Principales del Aeropuerto (f. 46).

Operador Secundario, significará el Operador u Operadores que llevan a cabo las operaciones no principales del Aeropuerto (f. 46).

OSITRAN, significará el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público que cumple las funciones establecidas en el presente Contrato, en la Ley N.º 26917 y en su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N.º 024-98-PCM, sus normas complementarias, modificatorias y ampliatorias, o cualquier entidad que lo sustituya en el futuro. OSITRAN administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos (f. 46).

8. En la Cláusula 2 de El Contrato, se establece lo siguiente con relación a la Concesión:

Otorgamiento de la Concesión: El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. **En virtud de la Concesión, el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en la Concesión)**, de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y **de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato**, del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos durante la Vigencia de la Concesión (f. 51) (el resaltado y subrayado es nuestro).

9. Como es de verse, en el presente caso, el marco de acción del derecho a la libertad de contratación de la Sociedad demandante se circunscribe al contenido en las cláusulas 5.3 (f. 57) y 5.4, así como en el Anexo 3 (f 863 a 868) del referido Contrato, situación por la que corresponde citar dichos acápites. Cabe mencionar que en autos no corre la página 27 de El Contrato, foja en la que se encuentra detallada la cláusula 5.4; pese a ello, el texto de la citada cláusula será incorporado en los términos que se desprenden de la información existente en el portal web de la Sociedad demandante.

5.3 Contrato de Operación con el Operador Principal. El Operador Principal llevará a cabo directamente y por cuenta del Concesionario las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 3 del presente contrato.

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

El **Operador Principal**, o quien haya precalificado por él de acuerdo a las Bases, habiendo celebrado un contrato de transferencia de tecnología, deberá mantener, durante la Vigencia de la Concesión, personal propio, calificado según los requerimientos del puesto, y con experiencia no menor a cinco (5 años) en puestos similares, a los siguientes: (a) Gerente General, (b) Gerente de Operaciones, (c) Gerente de Seguridad, (d) Gerente Comercial; y, (e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

El Concesionario y el Operador Principal suscribirán el Contrato de Operación correspondiente en la oportunidad señalada en la Clausula 11.1.2. El concesionario remitirá copia del mismo a OSITRAN el primer Día Útil siguiente. Asimismo el Concesionario remitirá a OSITRAN, en la misma oportunidad, una declaración jurada manifestando que dicho Contrato de Operación no contiene ninguna disposición que vulnere las cláusulas estipuladas en el presente Contrato así como en las Leyes Aplicables (f. 57).

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

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

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

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

5.4. Contratos de Operación con Operadores Secundarios. *Las operaciones no principales del Aeropuerto, definidas como tales en el Anexo 3, podrán ser llevadas a cabo por Operadores Secundarios, quienes deberán contar con el personal con la experiencia apropiada. Copia de dichos Contratos de Operación*

deberá ser enviada a OSITRAN, al siguiente Día Útil de la fecha de su suscripción.

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

* El texto en cursiva proviene de la dirección web <http://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/contratos/LAP/TUO-LAP.pdf>, visitada el 23 de enero de 2012. (El resaltado y subrayado es nuestro).

Anexo 3. Operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto. Las Operaciones que se llevan en el Aeropuerto, han sido clasificadas para efectos del presente Contrato de Operaciones Principales y Operaciones No Principales. (...).

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

- 1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA.
 - 1.1.1. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (...)
 - 1.1.2. Seguridad. Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios.
 - 1.1.3. Circuito cerrado de televisión (...)
- 1.2. Servicios de Aterrizaje y Despegue (...)
- 1.3. Estacionamiento de aeronaves (...)
- 1.4. Puente de Abordaje (...)
- 1.5. Servicios de Aeronavegación.

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

2.1 Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA, entre los que se encuentran los siguientes: Transporte de equipaje, Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal - Avión), Entrega de Equipaje, Información, Sala de Pasajeros en Tránsito, Iluminación, Salas de Embarque, Chequeo de pasajeros y equipaje, Sala de Autoridades (Protocolo), Sala de Espera (parte pública).

2.2. Otros servicios para líneas aéreas, para empresas comerciales y de servicios auxiliares aeroportuarios. Entre los que se encuentran: counters,

locales para compañías aéreas, salón VIP de compañías aéreas, hangar, carga aérea (peaje).

2.3 Servicio de Protocolo en el Aeropuerto.

2.4. Otros servicios no principales.

2.4.1. Servicio de rampa o manipulación de tierra (GROUND HANDGLING): Servicio de atención que se da a la aeronave en la plataforma del aeropuerto, consistente en: Limpieza de cabina, escalera de embarque/desembarque de pasajeros, vehículo de abastecimiento de agua, vehículo de desagüe, planta eléctrica, arrancador de turbinas, barra de remolque de aeronave, señalizador, pay mover, vehículo y carretas para equipajes, estiba/desestiba de equipajes y carga, faja transportadora de equipajes, elevador y/o montacargas, etc.

2.4.2. Combustible para aeronaves. Servicio de aprovisionamiento de hidrocarburos para las aeronaves (...).

Cabe mencionar que la cláusula 5.21 de El Contrato, dispone lo siguiente

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

10. En el contexto descrito, corresponde recordar lo manifestado por este Colegiado en reiterada jurisprudencia relacionada con el derecho a la libertad de contratación. Así, el referido derecho:

“(...) se concibe como el acuerdo o convención de voluntades entre dos o más personas naturales y/o jurídicas para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial. Dicho vínculo —fruto de la concertación de voluntades— debe versar sobre bienes o intereses que poseen apreciación económica, tener fines lícitos y no contravenir las leyes de orden público.

Tal derecho garantiza, *prima facie*:

- Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co-celebrante.
- Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.” (STC 02736-2004-PA/TC, fundamento 9, RTC 04858-2011-PA/TC, considerando 4, STC 2736-2004-PA/TC, fundamento 9, STC 4788-2005-PA/TC, fundamento 7, STC 8943-2006-PA/TC, fundamento 2, entre otras).

11. De acuerdo con el contenido del Contrato de Concesión, se aprecia la existencia de operaciones consideradas como principales y secundarias, las cuales son desarrolladas por el Operador Principal o por un Operador secundario, respectivamente. Asimismo, queda claro que la Sociedad demandante viene a ser la Concesionaria y responsable de la operación del Aeropuerto Internacional

Jorge Chávez, y de acuerdo con lo sostenido a fojas 585 y a lo vertido en el Acuerdo N.º 263-87-02-CD-OSITRAN, a fojas 547, el Operador Principal del Aeropuerto viene a ser FRAPORT AG, empresa internacional especializada en la operación de aeropuertos.

Asimismo, se ha determinado contractualmente que la seguridad del Aeropuerto es una Operación Principal y que su desarrollo es una obligación exclusiva del Operador Principal que ejecuta por cuenta del Concesionario, conforme lo dispone la cláusula 5.21; sin embargo, de acuerdo con el tercer párrafo de la cláusula 5.3 del referido contrato, la mencionada obligación –entendida como una limitación al derecho a la libertad contractual– se encuentra circunscrita a mantener, durante la Vigencia de la Concesión, personal propio, calificado según los requerimientos del puesto, y con experiencia no menor a cinco (5 años) en puestos similares, a los siguientes: (a) Gerente General, (b) Gerente de Operaciones, (c) Gerente de Seguridad, (d) Gerente Comercial; y, (e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

Es decir, que la referida obligación exclusiva o limitación contractual vincula a la Sociedad demandante con el Operador Principal en la medida de que éste último asume el desarrollo de las operaciones principales a nombre del Concesionario, o lo que es lo mismo, asume la obligación de la Sociedad demandante como si de ella misma se tratara, lo que incluye de manera solidaria asumir las responsabilidades que ello pudiera generar –pues en esos términos ha sido formulado el contrato–; pese a ello, la mencionada cláusula 5.3 del Contrato, exige al Operador Principal mantener a su cargo un tipo de personal específico con vínculo laboral directo e inmediato, disponiéndose taxativamente que dicho personal es el Gerente de Seguridad del Aeropuerto, lo que evidencia que dicha limitación no incluye al personal subordinado a dicha gerencia.

12. Se aprecia, en consecuencia, que la Sociedad emplazada y el Operador Principal del Aeropuerto, han dado cumplimiento a lo dispuesto por la cláusula 5.3 del Contrato en sus términos expuestos, lo que incluso en su momento también fue materia de opinión similar por el OSITRAN a través de su Acuerdo N.º 263-87-02-CD-OSITRAN (f. 547).
13. En tal sentido, queda desvirtuado el alegato del Ministerio emplazado relacionado a que la limitación regulada por el artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC recoge compromisos respecto de temas de seguridad pactadas en el contrato de Concesión (f. 420), razón por la cual corresponde analizar la constitucionalidad de la norma cuestionada.

Sobre la disposición cuestionada

14. Conforme lo ha señalado la propia Sociedad accionante, la prohibición regulada en el cuestionado artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC tiene por origen el artículo 5.3 de la Ley 28404 (Ley de la seguridad de la aviación civil), disposición que establece lo siguiente:

5.3 El Operador del Aeródromo no podrá subcontratar los servicios de seguridad, debiendo cumplir dicha función con personal propio y de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

La referida norma fue publicada el 30 de noviembre de 2004, por lo que su vigencia data del siguiente a dicha publicación, sin embargo, su aplicación recién se produce con la emisión del Decreto Supremo 007-2006-MTC, pues es a partir de esta última norma que se reglamenta la referida prohibición a través del artículo cuestionado.

15. Al respecto cabe precisar que al margen de la capacidad de decidir celebrar un contrato, así como de la capacidad de regular su correspondiente materia o contenido –conforme lo expuesto en el fundamento 10 *supra*–, también forma parte del contenido constitucionalmente protegido del derecho a la libertad de contratación:

“garantizar que la posibilidad del propio cumplimiento de lo pactado no se vea frustrada por una injerencia externa que pueda considerarse de arbitraria. En los términos del artículo 62 de la Constitución, “La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase”. (STC 03866-2006-PA/TC, fundamento 16).

Esto en razón de que

“no toda restricción del derecho a la libertad contractual supone una afectación del mismo, sino sólo aquellas que se presenten como desproporcionadas en atención a las circunstancias (...)” (STC 01735-2008-PA/TC, fundamento 14).

16. Por tanto, este Tribunal considera que el análisis de la constitucionalidad de la disposición cuestionada genera al mismo tiempo un análisis de la norma de origen, dado que esta última norma viene a ser la concretización de su contenido, situación que en el caso de autos, a su vez, se encuentra vinculada de manera directa con el contenido del contrato de concesión suscrito por la Sociedad demandante y el Estado peruano, pues la ley de origen estipula una condición para la ejecución de dicho contrato que en su formulación no contenía tal y

conforme se ha expuesto en los fundamentos 11 a 13, *supra*, razón por la cual el análisis del artículo cuestionado a su vez implica el análisis del artículo 5.3 de la Ley 28404, en lo que corresponda.

17. El cuestionado artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC, dispone lo siguiente:

7.2 El operador del aeródromo no puede subcontratar al personal de seguridad a que se refiere el literal d) del numeral anterior que realiza funciones dentro de la Zona de Seguridad Restringida.

El mencionado literal d) del artículo 7.1 del referido decreto supremo, establece lo siguiente:

7.1 Corresponde al personal asignado a la Seguridad de la Aviación Civil del sector aeronáutico las siguientes denominaciones y funciones:

d. **Oficial de Seguridad Aeroportuaria:** Es el personal del Operador del Aeródromo público o privado, que cumple funciones de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo, para cuyo efecto recibe capacitación y entrenamiento especializado sobre seguridad de la aviación proporcionado por el Operador del Aeródromo.

Como es de verse, la disposición cuestionada establece una prohibición o limitación al Operador de Aeropuerto u Operador Principal, respecto de la subcontratación de los denominados **oficiales de seguridad aeroportuaria**, para la realización de sus funciones en la **Zona de Seguridad Restringida**, es decir, que la prohibición únicamente opera para un tipo específico de personal que labora en la referida zona de seguridad, mas no para el mismo personal que realiza labores fuera de la referida zona u otro tipo de personal.

Teniendo delimitado el marco de aplicación de la disposición cuestionada, corresponde analizar si ella cuenta con una justificación suficiente en la medida de que, *prima facie*, restringe el derecho a la libertad de contratación de la Sociedad demandante respecto a la contratación de oficiales de seguridad aeroportuaria en la Zona de Seguridad Restringida del Aeropuerto. A tal efecto se someterá dicha medida al test de proporcionalidad.

Test de proporcionalidad

18. Tal como lo ha establecido este Colegiado en reiterada jurisprudencia, el test de proporcionalidad incluye, a su vez, tres subprincipios: idoneidad, necesidad y

ponderación o proporcionalidad en sentido estricto. En cuanto al procedimiento que debe seguirse en la aplicación del test de proporcionalidad, se ha establecido que la decisión que afecta un derecho fundamental debe ser sometida, en primer término, a un juicio de idoneidad o adecuación, esto es, si la restricción en el derecho resulta pertinente o adecuada a la finalidad que se busca tutelar; en segundo lugar, superado este primer análisis, el siguiente paso consiste en analizar la medida restrictiva desde la perspectiva de la necesidad; lo que supone, como se ha señalado señalado, verificar si existen medios alternativos al adoptado por el legislador. Se trata del análisis de *relación medio-medio*, esto es, de una comparación entre medios; el medio elegido por quien está interviniendo en la esfera de un derecho fundamental y el o los hipotéticos medios que hubiera podido adoptar para alcanzar el mismo fin. Finalmente, en un tercer momento y siempre que la medida haya superado con éxito los pasos previos, debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Aquí rige la ley de la ponderación, según la cual “cuanto mayor es el grado de la no satisfacción o de la afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción del otro (STC 00589-2008-PA/TC, fundamento 25).

19. *Análisis de idoneidad.* Como primer paso del test, corresponde de primera intención, determinar la finalidad que persigue alcanzar la disposición cuestionada. Para ello, conviene recordar que el artículo 44° de nuestro Texto Constitucional establece, como un deber primordial del Estado,

“defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación”.

Asimismo, el artículo 72° dispone lo siguiente respecto las restricciones por seguridad nacional:

“La ley puede, sólo por razón de seguridad nacional, establecer temporalmente restricciones y prohibiciones específicas para la adquisición, posesión, explotación y transferencia de determinados bienes”.

Mientras que mediante el artículo 163° se establece lo siguiente:

El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional.

La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en

la Defensa Nacional, de conformidad con la ley.

20. Por otro lado, resulta importante resaltar que a través de la Ley N.º 28404 y el Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC, el Estado peruano regula la Seguridad de la Aviación Civil, lo que incluye la seguridad de la aviación aeroportuaria de acuerdo con los textos legales nacionales e internacionales que en la actualidad se encuentran vigentes, entre los cuales encontramos al Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago (en adelante Convenio de Chicago) –suscrito por el Perú mediante la Resolución Legislativa N.º 10358, del 8 de febrero de 1946–, los programas nacionales de seguridad de la Aviación Civil y de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, y las normas que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil, entre otros.

Al respecto, cabe precisar que la Aviación Civil comprende tanto a la Aviación Comercial como a la Aviación en General, lo que a su vez abarca al transporte aéreo, el transporte aéreo espacial, el trabajo aéreo y toda la actividad aeronáutica civil y comercial en cualquiera de sus formas (artículo 77º de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú).

Adicionalmente a ello, teniendo en cuenta que el Ministerio emplazado en su contestación de demanda sostiene que la disposición cuestionada se fundamenta en las normas dispuestas en el Anexo 17 del Convenio de Chicago y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), corresponde precisar que el referido anexo regula el tema de la seguridad o protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, los cuales son definidos por el referido anexo en los siguientes términos:

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo, es decir:

- apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo,
- apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Asimismo, el referido Convenio define a la Zona de Seguridad Restringida en los siguientes términos

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

En parecidos términos, la legislación nacional ha regulado a los actos de interferencia ilícita y la zona de seguridad restringida a través de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP-107), en su anexo 17, sección 107.1, literal (c), numerales 1 y 59 de la Resolución Directoral N.º 021-2002-MTC-15.16, del 21 de febrero de 2002 y el literal b) del artículo 2º del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC.

21. Del marco constitucional y legal precisado en el fundamento anterior, no cabe duda de que la seguridad de la aviación civil viene a ser una finalidad de promoción y protección constitucionalmente relevante, en la medida que resulta importante para un Estado generar un sistema de seguridad que permita responder adecuadamente cualquier tipo de actuaciones ilícitas que puedan generar perjuicios materiales de un aeródromo y a las aeronaves que transitan por él, así como daños personales de los usuarios y trabajadores que diariamente circulan por sus instalaciones.
22. Procede asimismo analizar la idoneidad de la restricción de cara a la finalidad que ella pretende promover, esto es, resguardar debidamente la seguridad de la aviación civil y la seguridad personal de los usuarios del servicio aeroportuario y trabajadores que transitan por las Zonas de Seguridad Restringida.

La disposición materia de análisis restringe únicamente la subcontratación de los Oficial de Seguridad Aeroportuaria, que cumplen la función de inspección de las instalaciones, pasajeros, equipaje de mano y otras que se establezcan en el Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo dentro de la Zona de Seguridad Restringida del Aeródromo; sin embargo, la Seguridad Aeroportuaria se encuentra a cargo de 6 tipos específicos de personal que realizan labores al interior de un Aeródromo, tal conforme lo dispone el artículo 7º del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC (Inspector de Seguridad de la Aviación Civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Jefe de Seguridad del Aeródromo, Jefe

de Seguridad del Explotador Aéreo, Oficial de Seguridad Aeroportuaria, Oficial de Seguridad del Explotador Aéreo y el Personal de Vigilancia).

En tal sentido, no se llega a comprender razonablemente por qué prohibir la subcontratación de los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria que realizan labores específicamente en las Zona de Seguridad Restringida, contribuirá a resguardar en mejor medida la seguridad de la aviación civil y la seguridad personal de los usuarios y trabajadores que utilizan diariamente los servicios aeroportuarios y se trasladan por la referida zona de seguridad, pues dicha restricción solo obliga al Operador Principal a mantener vínculo laboral inmediato y directo con un tipo de personal específico que desarrolla labores en dicha zona; sin embargo, no lo limita respecto de la subcontratación de, por ejemplo, su Personal de Vigilancia que se encuentra encargado de vigilar y controlar funciones específicas de seguridad, cuya labor incluso puede ser ejecutada en la Zona de Seguridad Restringida (literal f. del artículo 7.1 del Decreto Supremo 007-2006-MTC) y que forma parte importante del sistema de seguridad de un aeródromo, pero que, sin embargo, podría ser materia de subcontratación.

En el mismo sentido, podemos referir que la limitación estipulada únicamente para el Operador Principal no resulta idónea, pues el propio Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC, otorga la capacidad de contratación a los Explotadores Aéreos –entendidos como la persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves o propone dedicarse a ésta, conforme lo dispone el anexo 17, sección 107.1, literal c) numeral 30 del RAP 107– de sus propios Jefes y el Oficiales de Seguridad, personal que cumple funciones al interior de las instalaciones de los aeródromos que son consideradas como Zonas de Seguridad Restringida, pero que, sin embargo, podrían ser materia de subcontratación.

Finalmente, conviene subrayar que la restricción que establece la norma cuestionada no resulta idónea, pues la generación de una relación de subordinación directa entre los Oficiales de Seguridad Aeroportuarios y el Operador Principal –por cuenta del Concesionario–, a modo de empleador y trabajador –formulación de un contrato de trabajo–, no genera una relación de causalidad inmediata o directa para el cumplimiento del fin que pretende perseguir, en tanto que dicha medida no contribuye razonablemente a desincentivar la posible ejecución de los actos de interferencia ilícita, anteriormente definidos.

23. En conclusión, se advierte que la restricción adoptada por el artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC no resulta adecuada o idónea para cumplir la finalidad que intenta promover, razón por la cual, al no superar dicha norma el

test de idoneidad, la medida adoptada resulta inconstitucional y, por lo tanto, corresponde estimar la demanda.

24. Sin perjuicio de lo expuesto, este Colegiado considera pertinente someter la referida medida al *juicio de necesidad*, a fin de evaluar si en un escenario hipotético de superación del test de idoneidad, la medida adoptada podría haber sido necesaria para el resguardo de la seguridad de la aviación civil y la seguridad personal de los usuarios del servicio aeroportuario y trabajadores de los aeródromos que transitan por las Zonas de Seguridad Restringida.

El juicio de necesidad exige intentar encontrar la posible adopción de una medida menos gravosa frente a la adoptada para cumplir el fin legítimo que la disposición persigue alcanzar.

En el supuesto hipotético que el vínculo laboral de los Oficiales de Seguridad Aeroportuarios con el Operador Principal garantizase la seguridad de la Aviación Civil y la seguridad personal de los usuarios del servicio aeroportuario y trabajadores de los aeródromos; ¿existiría una medida menos gravosa del derecho a la libertad de contratación para cumplir dicho fin?

La respuesta a dicha interrogante resulta positiva, pues de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 11° de la Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, “*La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas*”.

En dicho sentido, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 73° de la mencionada Ley, todo el personal que desarrolla funciones en los aeródromos requiere de las correspondientes licencias o certificaciones expedidas por la Dirección General de Aviación Civil, tal y conforme los artículos 7.4 y 7.5 del Decreto Supremo N.° 007-2006-MTC lo han reiterado; es decir, que toda persona que pretenda ingresar a laborar a un aeródromo, requiere previamente acceder a las licencias o permisos de la citada Dirección, lo cual implica un proceso de supervisión y control en la selección de la contratación del personal que postula a cargos en los aeródromos a nivel nacional, que en la actualidad se encuentra implementado.

Por otro lado, la referida Dirección cuenta con personal especializado, destinado a cumplir con la labor de supervisión de las medidas de seguridad que los Concesionarios, Operadores Aeroportuarios Principales o Secundarios, hayan adoptado en el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación

Civil, es decir, que en la actualidad existe implementado y a cargo de una entidad del Estado, un sistema de supervisión de la seguridad aeroportuaria que permite corregir aquellas deficiencias que pueden presentarse en los diversos aeropuertos en el desarrollo de dichas funciones, situación que coadyuva con el mejoramiento de dichos sistemas.

25. En tal sentido, se advierte que la existencia de un organismo estatal encargado de supervisar tanto el ingreso de personal idóneo para prestar servicios en los aeródromos, como el cumplimiento de las normas de seguridad aeroportuaria de acuerdo con los parámetros que el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil exige, contribuye de manera eficaz a generar un mejor y adecuado servicio de seguridad aeroportuario en todos sus niveles, inclusive en las mencionadas Zonas de Seguridad Restringida, razón por la cual se evidencia que la medida adoptada no resultaba necesaria, pues la referida Dirección, en la actualidad, también supervisa la subcontratación de Oficiales Aeroportuarios.
26. Determinada entonces la inconstitucionalidad de la restricción dispuesta por el artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC, corresponde precisar que en la medida de que dicha regulación viene a ser la concretización del artículo 5.3 de la Ley N.º 28404 y que su propio contenido expresa una limitación para la ejecución del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, dado que se ha verificado la carencia de justificación razonable en su imposición, la referida inconstitucionalidad también recae sobre la norma de origen.
27. Por todas las razones antes expuestas, se concluye que la restricción contenida en el artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC y en el artículo 5.3 de la Ley N.º 28404, resultan inconstitucionales y, por lo tanto, lesivas del derecho a la libertad contractual de la Sociedad demandante, por lo que corresponde que, en ejercicio de la atribución contenida en el artículo 138º de la Constitución Política, se declare inaplicables las referidas disposiciones a favor de la Sociedad demandante, correspondiendo, en consecuencia, condenar al Ministerio emplazado al pago de los costos que se hayan generado en el presente proceso, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 56º del Código Procesal Constitucional, los cuales deberán ser liquidados en la etapa de ejecución de la presente sentencia.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú

HA RESUELTO

1. Declarar **FUNDADA** la demanda por haberse acreditado la afectación del derecho a la libertad contractual de Lima Airport Partners S.R.L.
2. En aplicación del control difuso de la constitucional de las leyes, declara inaplicable para Lima Airport Partners S.R.L. el artículo 7.2 del Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC y el artículo 5.3 de la Ley 28404.
3. Condenar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones al pago de los costos.

Publíquese y notifíquese.

SS.

**URVIOLA HANI
MESÍA RAMÍREZ
BEAUMONT CALLIRGOS
ETO CRUZ
ÁLVAREZ MIRANDA**