

El Jefe de Gabinete de Ministros deberá adjudicar la Oferta mas conveniente, en función de lo establecido en el numeral 11.3, de acuerdo a los términos del presente Pliego y convocar al Adjudicatario a la firma del Contrato de Concesión dentro del término de siete (7) días de producida la Adjudicación.

**12.2 Elevación y aprobación**

El Contrato debidamente suscripto y el acto que resuelve la adjudicación, serán elevados para su aprobación al Poder Ejecutivo Nacional.

**12.3 Vigencia del Contrato**

En la fecha que se fije, la sociedad anónima en formación, según lo indicado en el numeral 13, y sus accionistas procederán a firmar el Contrato de Concesión, "ad referéndum" del Poder Ejecutivo Nacional, cuya efectiva vigencia estará sujeta a la aprobación del Contrato por el Poder Ejecutivo Nacional, a través del dictado del decreto respectivo.

**12.4 Toma de Tenencia**

Una vez aprobado el Contrato por el Poder Ejecutivo Nacional, a través del correspondiente decreto, la Autoridad de Aplicación, dentro de los cinco (5) días de notificado dicho decreto, citará al adjudicatario para la transferencia de los aeropuertos que se realizará dentro del plazo máximo de trescientos sesenta (360) días a contar desde la mencionada citación, labrándose la correspondiente acta de Toma de Tenencia.

La Autoridad de Aplicación y el Concesionario deberán acordar el cronograma para la transferencia de los aeropuertos. La Toma de Tenencia de los aeropuertos que hayan registrado durante el año 1996 un movimiento mayor a un millón (1.000.000) de pasajeros, deberá efectuarse dentro de los noventa (90) días de efectuada la citación mencionada.

El Concesionario recibirá los bienes en el estado que se encuentren, sin derecho a reclamo alguno.

**12.5 Vigencia de las Ofertas**

Todas las Ofertas de quienes hayan sido admitidos y sus garantías, cualquiera fuere su orden, conservarán su vigencia hasta la fecha de la Toma de Tenencia del Grupo A de Aeropuertos.

**12.6 Incumplimiento del Oferente, del Preadjudicatario o del Adjudicatario**

En caso que el Oferente ubicado en primer lugar en el orden establecido conforme al numeral 9.2.5 no concurriera al acto designado para la firma del Contrato de Concesión, o habiendo concurrido no diese cumplimiento a sus obligaciones, conforme la Oferta formulada de acuerdo al Pliego, la

Comisión podrá considerar desistida su Oferta y adjudicar la licitación al segundo Oferente según su orden y así sucesivamente.

En tal supuesto, producido el incumplimiento del Adjudicatario, la Autoridad de Aplicación en caso de que lo juzgue conveniente, citará al segundo Oferente haciéndole saber que le ha sido adjudicado el contrato "ad-referéndum" del Poder Ejecutivo Nacional y citándolo a concurrir en una fecha a fijar, la cual le será notificada con no menos de cinco (5) días de anticipación, para que suscriba todos los documentos necesarios, en la forma establecida en el numeral 12.3. Igual procedimiento se seguirá con los Oferentes sucesivos en caso de incumplimiento de los Preadjudicatarios o Adjudicatarios que precedan en el orden establecido.

La garantía de mantenimiento de Oferta será inmediatamente exigible en los supuestos de incumplimiento antedichos y en cualquiera otro que implique incumplimiento total o parcial.

### **13 DE LA SOCIEDAD A CONSTITUIRSE**

#### **13.1 Constitución**

Dentro de los cinco (5) días de la preadjudicación, el Preadjudicatario deberá constituirse bajo la forma de sociedad anónima (Ley 19.550) con objeto social exclusivo, la que a su vez gozará de treinta (30) días, a contar desde la fecha de su constitución para obtener la personería jurídica y la pertinente inscripción en el Registro Público de Comercio.

La sociedad anónima deberá tener como únicos socios fundadores a los Adjudicatarios, que participarán en su capital y votos conforme la participación que hubieran expresado en su Oferta.

#### **13.2 Estatutos Sociales**

Los Estatutos Sociales deberán ser previamente aprobados por la Autoridad de Aplicación y se ajustarán a los siguientes requisitos:

- a) Las acciones de la sociedad deberán ser nominativas y no endosables y no podrán ser prendadas ni gravadas sin la previa autorización del ORSNA. Los accionistas no podrán modificar su participación accionaria, ni transferir acciones durante los primeros cinco (5) años, contados desde la Entrada en Vigencia, con posterioridad solo podrán efectuarlo previa autorización del ORSNA. En este caso el Concesionario deberá acreditar ante el ORSNA que tanto el servicio aeroportuario, como las inversiones no se verán afectados

- b) El objeto social exclusivo de la sociedad anónima estará circunscripto al cumplimiento de todos y de cada una de las obligaciones principales y accesorias originadas en el Pliego y sus Anexos.
- c) La sociedad tendrá una duración no menor de cincuenta (50) años.
- d) El capital social inicial de la sociedad será como mínimo de pesos cien millones (\$ 100.000.000) que deberá integrarse en efectivo de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 19.550.
- e) La sociedad anónima concesionaria podrá cotizar sus acciones en Bolsa, cumpliendo con los requisitos establecidos por el Mercado de Valores y previa autorización del ORSNA, de conformidad con lo previsto en el inciso a) del presente numeral.
- f) Toda modificación al estatuto, requerirá la previa autorización del ORSNA.



**ANEXO I  
MODELO DE CONTRATO DE CONCESIÓN**

**1. PARTES**

Son caracterizados en calidad de parte los enunciados a continuación:

**1.1 El Concedente:**

Es el Estado Nacional Argentino, representado en este acto por el Sr. Jefe de Gabinete de Ministros de la República Argentina, Ingeniero Jorge Rodriguez, en virtud de las facultades delegadas por el artículo 4 del Decreto N° 375/97.

**1.2 El Concesionario:**

Es \_\_\_\_\_ Sociedad Anónima, representada en este acto por el Presidente de su Directorio Sr. \_\_\_\_\_.

**1.3 El Adjudicatario:**

Persona jurídica o consorcio de personas jurídicas que resultaran adjudicatarias en el proceso licitatorio.

**2. ANTECEDENTES**

El presente contrato se suscribe como parte del proceso de licitación para otorgar en concesión la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en atención a lo dispuesto por el Decreto-Ley N° 12.507/56, ratificado por la Ley N° 14.467 y con las Leyes N° 13.041, modificada por la Ley N° 21.515, 17285 y 17.520 modificada por la ley 23.696, y por lo establecido en los Decreto N° 375/97 y \_\_\_/97.

**3. DEFINICIONES**

A todos los efectos de este Contrato, los términos que a continuación se indican significan:

**3.1 Adjudicatarios**

Es aquel Oferente que como resultado de la Licitación Pública Nacional e Internacional, convocada a través del Decreto /97, haya sido designado como tal, por decisión de la Autoridad de Aplicación.

**3.2 Aeropuerto**

Aeropuerto habilitado por la autoridad competente como puerto de entrada y salida Superficie determinada de tierra o agua apta para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, abierta al uso

público de un modo permanente, en la cual existan edificaciones, instalaciones aéreas y de servicios para poder asistir de modo regular a la actividad aeronáutica, permitir el estacionamiento del material aéreo y recibir o despachar pasajeros, carga y correo, de conformidad a lo prescripto por el Código Aeronáutico (Ley Nº 17.285) y las normas que lo modifican y o lo reglamentan.

**3.3 Aeropuerto Internacional**

Aeropuerto destinado a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduanas, migraciones, sanidad de frontera y servicios conexos.

**3.4 Autoridad de Aplicación**

Es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Hasta tanto comience éste a ejercer sus funciones será Autoridad de Aplicación del Contrato la Jefatura de Gabinete de Ministros o el organismo o funcionario que ésta designe o le suceda.

**3.5 Concedente**

Es el Estado Nacional Argentino.

**3.6 Concesión**

Es la Autorización otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional a la Concesionaria para llevar a cabo la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos del Pliego y sus Anexos.

**3.7 Concesionario**

Adjudicatario que haya suscripto con el Jefe de Gabinete de Ministros el presente Contrato de Concesión y que este documento haya sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional.

**3.8 Contrato**

El presente Contrato de Concesión.

**3.9 Entrada en Vigencia**

Fecha de publicación en el Boletín Oficial, del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional que aprueba el Contrato de Concesión.

**3.10 Fuerza Aérea Argentina (FAA)**

A través del Comando de Regiones Aéreas, es el organismo que tiene bajo su responsabilidad las funciones de control sobre cuestiones de seguridad, prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control de tráfico aéreo y/o protección al vuelo, regulación aeronáutica, y

prestación de los servicios de comunicaciones, meteorología, rescate y salvamento y en general de los aspectos técnicos del SNA.

**3.11 Exclusividad**

Implica que, ni el Concedente, ni ninguna otra autoridad nacional, provincial o municipal, podrá conceder o prestar por sí misma el servicio de explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en las condiciones aquí especificadas, a partir de la fecha de la Entrada en Vigencia.

**3.12 Experto Técnico**

El accionista del Concesionario que haya acreditado los antecedentes requeridos en el inciso a) del numeral 6.3 del Pliego.

**3.13 Grupo A de Aeropuertos**

Subconjunto del Sistema Nacional de Aeropuertos, compuesto por los aeropuertos identificados en el Anexo II del Pliego, cuya concesión se otorga a través del presente acto.

**3.14 IATA:**

Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

**3.15 OACI**

Organización de Aviación Civil Internacional.

**3.16 Operador Aéreo**

Persona física o jurídica de derecho público o privado, nacional o extranjera que utiliza legítimamente una aeronave por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conforme lo previsto en el Capítulo VIII del Título IV del Código Aeronáutico.

**3.17 ORSNA**

Es el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, creado a través del artículo 14 del Decreto N° 375/97. Hasta tanto el ORSNA comience a ejercer sus funciones, las mismas estarán a cargo de las autoridades competentes conforme a la legislación vigente o, en su defecto a cargo de la Jefatura de Gabinete de Ministros o del organismo o funcionario que esta designe.

**3.18 Plan Maestro**

Documento cuya preparación será responsabilidad de quien resulte Concesionario para su presentación y posterior aprobación por parte del ORSNA. En el mismo se indicará, para un periodo de treinta (30) años, la evolución prevista de cada aeropuerto, la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, así como los niveles de

satisfacción de las mismas de acuerdo a pautas internacionales. El Plan Maestro deberá incorporar el respectivo Plan de Inversiones como uno de sus acápite.

**3.19 Plazo de la Concesión**

Es el tiempo de vigencia del Contrato, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5 del Contrato.

**3.20 Pliego**

Es el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Nacional e Internacional que motiva el presente Contrato de Concesión.

**3.21 Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)**

Conjunto de aeropuertos, detallados en el Anexo III del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 375/97.

**3.22 Toma de Tenencia**

Momento a partir del cual el Concesionario es responsable por la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos del Pliego y sus Anexos.

**3.23 Orden de Prelación**

Para la interpretación y aplicación de los documentos licitatorios se seguirá el orden de prelación establecido por el Decreto N° 2037/91 modificatorio del Decreto N° 1143/91.

Asimismo, se consideran parte integrante del presente Contrato los siguientes Subanexos:

- 1.- Regimen Tarifario;
- 2.- Cuadro Tarifario Inicial;
- 3.- Plan de Inversión;
- 4.- Estándares Aeroportuarios / Calidad de Servicio.

**3.24 Usuarios**

Todas aquellas personas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

**4. OBJETO**

**4.1 Exclusividad y Responsabilidad**

Como consecuencia de la adjudicación efectuada en la respectiva Licitación Pública Nacional e Internacional, el Concedente concede y el Concesionario acepta la presente concesión de explotación,

administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en forma exclusiva, en los términos del presente Contrato de Concesión.

La concesión se otorga con Exclusividad, no pudiendo el Concedente, bajo ningún concepto, dejar de lado dicha cláusula de exclusividad y afectar la ecuación económica financiera del Contrato.

El Concedente no será responsable, bajo ninguna circunstancia, de la administración, explotación y funcionamiento concedidos a través del presente contrato, como tampoco del mantenimiento y expansión del Grupo A de Aeropuertos.

#### **4.2 Alcance**

La Concesión otorgada implica que el Concesionario, a su exclusivo cargo, está obligado a atender todo incremento de demanda dentro del Grupo A de Aeropuertos en las condiciones de calidad especificadas en OACI/IATA, de acuerdo a lo especificado en el Subanexo 4 del presente Contrato de Concesión, como así también llevar a cabo las inversiones establecidas en el Subanexo 3 del presente Contrato.

Cualquier obra en la infraestructura de los aeropuertos que no contare con la aprobación respectiva del ORSNA deberá ser demolida, a los efectos de dejar la superficie del aeropuerto limpia y desocupada, salvo que llegase a un acuerdo con el Concedente para que este la reciba sin derecho a cobro o indemnización alguna por parte del Concesionario.

La Concesión otorgada, es al exclusivo riesgo del Concesionario. Asimismo, el Concedente no asume ningún tipo de responsabilidad por el Plan de Inversión a cargo del Concesionario.

#### **4.3 Incorporaciones y Desafectaciones**

Previa conformidad del Concesionario el ORSNA podrá desafectar del Grupo A de Aeropuertos los aeropuertos que hayan caído en desuso a raíz de las variaciones que sufra el mercado. Oportunamente el ORSNA establecerá una metodología de análisis que permita definir en que caso se considerará que un aeropuerto ha caído en desuso.

En dichos casos, el ORSNA tendrá en cuenta los impactos del servicio aeroportuario en la respectiva región.

Asimismo, integrarán el Grupo A de Aeropuertos, los aeropuertos que en el futuro sean incorporados por decisión del ORSNA, previa conformidad del Concesionario.

**4.4 Sustitución de un Aeropuerto**

El Concesionario podrá, durante el periodo de la Concesión, proponer para la aprobación del ORSNA la sustitución de uno o varios aeropuertos por la construcción de nuevos aeropuertos. En estos casos, el Concesionario deberá demostrar al ORSNA el beneficio para los Usuarios, en términos de precio y calidad del servicio.

En todos los casos de sustitución de aeropuertos será responsabilidad del Concesionario tramitar todas las aprobaciones y/o habilitaciones relativas a la localización y emplazamiento de los nuevos aeropuertos por parte del ORSNA y de las autoridades correspondientes. La demora en la obtención de las correspondientes autorizaciones no podrá constituir causal de postergación del cronograma programado para la construcción de los nuevos aeropuertos.

Los estándares de calidad de infraestructura y de equipamiento deberán tender a mejorar los niveles que en la actualidad tienen los aeropuertos a sustituir, no pudiendo en ningún caso ser inferiores a los mismos.

**5. PLAZO DE LA CONCESION**

**5.1 Periodo Inicial**

El Concedente otorga la concesión para la explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, por un plazo de treinta (30) años, contados a partir de la Entrada en Vigencia.

**5.2 Prórroga**

El Concedente podrá prorrogar la Concesión, por un plazo máximo de diez (10) años, reservándose el derecho de mantener, modificar o suprimir la exclusividad y siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) que con una anterioridad no menor a dieciocho (18) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión, el Concesionario haya pedido al Concedente la prórroga y el plazo solicitado.
- b) que el Poder Ejecutivo Nacional haya otorgado la prórroga solicitada, previa recomendación del ORSNA, indicando el plazo por el cual se la otorga.

**5.3 Extensión**

Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos precedentes el ORSNA está facultado a requerir al Concesionario la continuación del Contrato de Concesión, por un plazo no mayor de doce (12) meses

contados a partir del vencimiento del Plazo de la Concesión. A tal efecto el ORSNA, deberá notificar fehacientemente tal requerimiento al Concesionario, con una antelación no inferior a seis (6) meses del vencimiento del Plazo de la Concesión.

**6. REGIMEN DE BIENES**

**6.1 Transmitentes**

El Concedente hace entrega o cede -según corresponda- al Concesionario, los bienes, en los términos siguientes:

**6.2 Bienes Muebles**

El Estado Nacional transfiere al Concesionario, la totalidad de los bienes muebles que integran el respectivo inventario a labrarse como consecuencia de cada Toma de Tenencia en los términos de la documentación licitatoria.

Al fin de la Concesión, el Concesionario deberá ceder gratuitamente al Concedente la totalidad de los bienes muebles con que venía prestando los servicios, a fin de posibilitar la continuidad de las prestaciones por parte de los organismos y dependencias del Estado Nacional o futuro concesionario en idénticas condiciones y sin que varíe el nivel de calidad de las mismas.

**6.3 Bienes Inmuebles**

**6.3.1 Transferencia del Uso**

La adjudicación implica el otorgamiento al Concesionario, en custodia, de los bienes inmuebles que se encuentren dentro del perímetro aeroportuario y se identifiquen en la respectiva acta a elaborarse al momento de la Toma de Tenencia.

**6.3.2 Cesión de Uso**

El Concesionario podrá ceder a título gratuito u oneroso, el uso de parte de los bienes inmuebles de cuyo uso dispone por el presente Contrato. En este sentido, el Concesionario podrá celebrar contratos de alquiler, comodato, u otros de similar naturaleza sobre los bienes inmuebles recibidos.

**6.3.3 Obligaciones**

El Concesionario deberá usar los bienes inmuebles principalmente para la prestación del servicio aeroportuario en los términos concedidos para las actividades que le autorice el ORSNA. El uso de los bienes deberá satisfacer plenamente las necesidades del servicio aeroportuario. Podrán también ser utilizados en forma simultánea para

otras actividades afines a la actividad aeroportuaria, pero sin que ello pueda afectar el objeto del presente Contrato de Concesión.

El Concesionario, en relación a los inmuebles recibidos del Concedente en comodato, tiene que abonar la totalidad de los impuestos, tasas y servicios que el Concedente tenía a su cargo con anterioridad a la Entrada en Vigencia del presente Contrato, sin perjuicio del cumplimiento por parte del Concesionario de las restantes obligaciones propias del comodato.

**6.3.4 Caso de Destrucción de Bienes**

En el caso de que por cualquier circunstancia, se destruyera total o parcialmente algún bien, los daños producidos serán soportados y reparados íntegramente por el Concesionario, y en ningún caso éste podrá exigir al Concedente o al ORSNA su reemplazo o reparación, como así tampoco reclamarle ningún tipo de indemnización, ni compensación por los daños producidos.

**6.3.5 Imposibilidad Jurídica de Mantener el Uso del Bien**

Cuando por cualquier circunstancia actual o sobreviniente se produjera la imposibilidad jurídica de mantener al Concesionario en el uso de algún bien, éste deberá restituirlo al Concedente.

En tal supuesto, el Concedente no responderá por ningún daño que se le pueda generar al Concesionario.

Cuando la pérdida del uso del bien afecte sensiblemente la ecuación económica-financiera de la Concesión, el Concedente deberá sustituir el bien por otro similar, o en su defecto deberá adecuar la ecuación económico-financiera del Contrato a las nuevas circunstancias, en su comprobada incidencia.

La circunstancia que motive la imposibilidad jurídica de mantener al Concesionario en el uso del bien, deberá surgir de hechos ajenos a la voluntad del Concedente o de actos fundados en razones de interés público o de fuerza mayor.

Si durante la Toma de Tenencia se constatará la falta o destrucción de activos afectados a la actividad aeroportuaria, en las condiciones indicadas en el Contrato, que no fueran esenciales, ello no obstará a la obligación de tomar tenencia y no dará derecho a reclamo alguno.

Todos los bienes que se encontraren, al momento de la finalización del Contrato de Concesión, cualquiera sea su causa, dentro del Grupo A de Aeropuertos, se presumirán a dicho momento como de propiedad

del Concedente y deberán ser transferidos, sin cargo alguno a este último, en los términos indicados en el Contrato de Concesión.

**6.3.6 Relaciones con la Fuerza Aérea Argentina**

El Concesionario otorgará en forma gratuita, a la Fuerza Aérea Argentina en cada aeropuerto, los espacios necesarios para el desarrollo de sus funciones específicas.

Asimismo, para el cometido de sus funciones la Fuerza Aérea Argentina, tendrá libre acceso y circulación dentro de las instalaciones de los aeropuertos bajo responsabilidad del Concesionario, previo aviso al personal designado a tal efecto.

**7. REGIMEN SOCIETARIO**

**7.1 Objeto Social**

Dentro del periodo de vigencia de la Concesión, el Concesionario deberá tener como objeto social exclusivo la prestación del servicio de explotación, administración y funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos, en los términos de la totalidad de la documentación licitatoria.

**7.2 Restricciones**

Los accionistas titulares del Concesionario no podrán modificar su participación ni vender sus acciones durante los primeros cinco (5) años contados a partir de la Entrada en Vigencia. Con posterioridad solo podrán modificar su participación o vender acciones, a través del mecanismo de oferta pública, previa aprobación del ORSNA. En este caso, el Concesionario deberá acreditar ante el organismo regulador que tanto el servicio aeroportuario, como las inversiones, no se verán afectadas.

**7.3 Experto Técnico**

El Concesionario deberá mantener dentro del periodo inicial de cinco (5) años el compromiso de asistencia técnica con el accionista que haya acreditado los antecedentes según lo especificado en el inciso a) del numeral 6.3 del Pliego.

Dicho compromiso de asistencia técnica deberá estar registrado en el ORSNA, para su control y fiscalización, y no podrá ser modificado sin aprobación de este.

El ORSNA podrá dirigirse directamente al Experto Técnico, para la evacuación de los pedidos de informes que estime pertinentes, en relación a los aspectos técnicos del Contrato.

**8. CONTABILIDAD**

El Concesionario deberá llevar su contabilidad de acuerdo a principios contables internacionalmente aceptados, en la forma y conforme a los patrones contables específicos que preestablezca el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

**9. INFORMACIÓN**

A requerimiento del ORSNA el Concesionario deberá suministrar toda la información detallada sobre los costos e ingresos en forma totalmente desglosada, con respecto a todos los servicios y facilidades que presta el Concesionario.

A pedido del Concesionario, el ORSNA podrá declarar a la información proporcionada por el Concesionario como confidencial.

**10. PLAN DE INVERSIONES**

**10.1 Cumplimiento**

Es exclusiva responsabilidad del Concesionario realizar las inversiones ofertadas en la respectiva Licitación Pública Nacional e Internacional, dentro del plazo de ejecución también ofertado, según se agrega en el Subanexo 3, del presente Contrato.

Las inversiones a realizarse deberán estar orientadas, en todos los casos, a cubrir el incremento y las necesidades de demanda dentro del Grupo A de Aeropuertos, así como también cumplir los estándares mínimos especificados por OACI e IATA.

Asimismo, dentro del Plan de Inversión deberá preverse el reemplazo del Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires "Jorge Newbery", con anterioridad al año siete (7) de la Concesión, por uno nuevo o existente que atienda las necesidades de la demanda aeroportuaria de la Ciudad de Buenos Aires, por el término de la Concesión. Esta situación se registrará por todo lo dispuesto en el numeral 3.17. del Pliego.

**10.2 Garantías**

A fin de garantizar el fiel cumplimiento del Plan de Inversión incluido en el Subanexo 3 del presente Contrato, el Concesionario presenta en este acto una garantía para los primeros cinco (5) años de la Concesión, en los términos establecidos en el Pliego, por periodos

renovables de treinta (30) meses, por un diez por ciento (10%), del monto de la inversión, correspondiente a dicho periodo.

Entre los años cinco (5) y diez (10) de la Concesión el porcentaje de las inversiones a garantizar podrá reducirse a la mitad, previa conformidad del ORSNA. Con posterioridad, el ORSNA fijará el porcentaje a garantizar. En todos los casos, el ORSNA decidirá según el grado de cumplimiento del Concesionario.

#### **11. PLAN MAESTRO**

El Concesionario deberá preparar un Plan Maestro por cada aeropuerto de los integrantes del Grupo A de Aeropuertos, en concordancia con lo establecido por OACI/IATA.

Dicho Plan Maestro deberá ser presentado, para su aprobación al ORSNA, dentro del plazo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la Entrada en Vigencia y deberá reflejar las inversiones que recibirá cada uno de los aeropuertos. Este en ningún caso podrá reducir el monto total de las inversiones comprometidas por el Concesionario en su respectivo Plan de Inversión.

Los Planes Maestros deberán ser presentados por el periodo de duración del Contrato de Concesión y el Concesionario deberá adaptarlos siempre y cuando se dieren los siguientes supuestos:

- \* En los aeropuertos que tengan un tráfico mayor a quinientos mil (500.000) pasajeros al año, el Plan Maestro deberá ser actualizado con una periodicidad de cada diez (10) años, salvo que dichos aeropuertos sufran un variación en el tráfico del orden del veinte por ciento (20%), entre la cantidad de pasajeros real y la originalmente proyectada en el respectivo Plan Maestro.
- \* En los aeropuertos que tengan un tráfico menor a quinientos mil (500.000) pasajeros al año, el Plan Maestro no deberá ser actualizado, salvo que dichos aeropuertos sufran un variación en el tráfico mayor a cincuenta mil (50.000) pasajeros, de los tenidos en cuenta al momento de proyectar el respectivo Plan Maestro.

#### **12. FUERZA AEREA ARGENTINA - RESERVA**

Dentro del ámbito de cada aeropuerto, el Estado Nacional, a través de la Fuerza Aérea Argentina mantendrá bajo su responsabilidad las siguientes funciones:



**12.1 Funciones Operativas**

- i) Administrar y operar los servicios de aeronavegación, en lo atinente a la seguridad de los vuelos, control del tránsito aéreo y las comunicaciones.
- ii) Proveer el servicio público de meteorología.
- iii) Dirigir, supervisar y establecer la reglamentación, los sistemas y procedimientos formales en lo referente a las ayudas de navegación aérea, seguridad aérea y pruebas de aceptación de las mismas.
- iv) Acompañar a las inversiones del Concesionario en los ámbitos bajo su exclusiva responsabilidad.

**12.2 Funciones de Fiscalización**

- i) Certificar, registrar y supervisar la infraestructura aeronáutica.
- ii) Establecer normas y reglamentos relacionados con la certificación de operación de todos los aeropuertos integrantes del SNA.
- iii) Certificar, registrar y supervisar el personal aeronáutico, el material de vuelo y actividades afines.
- iv) Establecer normas y lineamientos relativos a la capacidad del personal profesional técnico aeronáutico en sus diferentes categorías y especialidades.
- v) Establecer normas y lineamientos referentes a la expedición de licencias al personal técnico aeronáutico de aire y tierra en sus diferentes categorías y especialidades así como la asignación y expedición de matrículas nacionales, certificados de aeronavegabilidad, permisos de vuelo, dentro de su competencia, y todo lo concerniente al Registro Nacional de Aeronaves.
- vi) Supervisar el cumplimiento de las normas y requerimientos técnicos y físico-psicológicos que se exigen para el personal aeronáutico de tierra y aire.
- vii) En el ámbito de sus funciones, certificar, registrar y supervisar los campos de aviación públicos y privados, proponer y/o dictar normas para su operación.
- viii) Supervisar y controlar todo lo relativo al cumplimiento de normas y requerimientos técnicos que deben reunir las aeronaves y equipos conexos, incluyendo su mantenimiento.



- ix) Supervisar todo lo concerniente a la expedición de matrículas y certificados de aeronavegabilidad.
- x) Certificar, registrar y supervisar las aeronaves civiles argentinas, sus componentes, y los establecimientos dedicados a su construcción y/o reparación.
- xi) Supervisar todo lo concerniente a la adecuación de las normas emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo relativo a la navegación aérea y a su problemática operativa.
- xii) Llevar y mantener actualizado el Registro de Expedición de Matrículas y de los Certificados de Aeronavegabilidad así como el Registro de la Propiedad de las Aeronaves.

### **12.3 Funciones de Seguridad**

- i) Sin perjuicio de las atribuciones del Concesionario en materia de seguridad, actuar como policía aeronáutica y ejercer las funciones de policía jurisdiccional y de seguridad en las zonas territoriales y sobre los elementos encuadrados dentro del marco regulatorio existente, en los aeropuertos internacionales.
- ii) Establecer las directrices, normas, procedimientos y demás requerimientos formales en lo referente a las ayudas de navegación aérea, seguridad aérea y prueba de aceptación de las mismas.
- iii) Establecer las aerovías nacionales y publicar las cartas de aerovías.
- iv) Promulgar normas para la prevención de accidentes en el campo de la aviación civil e investigar los sucesos, estableciendo su causa y origen.
- v) Dirigir y supervisar las operaciones relativas a "Rescate y Salvamento" en los Aeropuertos así como la "Búsqueda y Salvamento" a nivel nacional.
- vi) Coordinar con el Concesionario los aspectos relacionados con la seguridad propia de los sitios bajo responsabilidad del Concesionario.

### **13. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO**

El concesionario tendrá el derecho a la administración y explotación, por sí o por terceros, bajo su exclusiva responsabilidad, y a su cargo y

riesgo, de todas las actividades comerciales, industriales y de servicios afines y/o conexos con la actividad aeroportuaria.

Sin perjuicio de ello, el Concesionario deberá cumplimentar las siguientes obligaciones:

- i) Asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios en instalaciones aeroportuarias.
- ii) Tomar todas las medidas a su alcance para asegurar que el funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad, con la protección del medio ambiente, las disposiciones nacionales e internacionales de lucha contra el narcotráfico y el uso indebido de drogas y la defensa nacional.
- iii) Llevar a cabo el Plan Maestro, aprobado por el ORSNA, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.
- iv) Operar los servicios e instalaciones aeroportuarias de manera confiable de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables, en concordancia con lo establecido en el Subanexo 4 del presente Contrato.
- v) Realizar las inversiones en infraestructura aeroportuaria a fin de satisfacer los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo, de acuerdo al respectivo Plan de Inversión. Dentro del Plan de Inversión deberá darse cumplimiento a lo establecido en el tercer párrafo del numeral 10.1 del presente Contrato.
- vi) Realizar el mantenimiento del Grupo A de Aeropuertos, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.
- vii) Extender o ampliar las instalaciones cuando ello resulte conveniente a las necesidades del servicio aeroportuario, de acuerdo con el Plan Maestro y al Plan de Inversiones.
- viii) Instalar, operar y mantener las instalaciones y/o equipos, de forma tal que no constituyan peligro para la seguridad pública, respetando las normas que regulan en cada caso dicha materia.
- ix) Adecuar su accionar al objetivo de preservar y/o mejorar los ecosistemas involucrados con el desarrollo de su actividad, cumpliendo con las normas destinadas a la protección del medio

ambiente actualmente en vigencia, como asimismo, aquellas que en el futuro se establezcan.

- x) Abstenerse de abandonar total o parcialmente la prestación del servicio aeroportuario o las instalaciones destinadas o afectadas a su prestación, sin contar previamente con la autorización del ORSNA.
- xi) Abstenerse de ofrecer ventajas o preferencias a usuarios y/o prestadores en las instalaciones bajo su responsabilidad.
- xii) Abonar el canon, conforme a lo dispuesto en el numeral 16 del presente Contrato.
- xiii) Poner a disposición del ORSNA todos los documentos e información necesarios, o que este le requiera, para verificar el cumplimiento del Contrato y toda norma aplicable, sometiéndose a los requerimientos que a tal efecto el mismo realice.
- xiv) Prestar el servicio de extinción de incendio en el Grupo A de Aeropuertos, directamente y/o a través de terceros especializados, requiriendo la conformidad del ORSNA para el grado de cumplimiento de esta prestaciones.
- xv) Cumplimentar las disposiciones y normativa emanadas del ORSNA.
- xvi) Respetar las normas constitucionales argentinas, tratados internacionales de los que el país sea parte, y legislación y reglamentaciones dictadas por las autoridades nacionales, en particular de o los órganos que resulten designados para las tareas de fiscalización y control de obras y de actividades aeroportuarias, con expresa renuncia a toda pretensión de extraterritorialidad legislativa, judicial o arbitral.
- xvii) Mantener el Grupo A de Aeropuertos abiertos y/o operables dentro de los horarios establecidos para cada aeropuerto, por el ORSNA. Hasta tanto se expida el ORSNA los aeropuertos deberán ser operables durante las veinticuatro (24) horas del día, con excepción de aquellos aeropuertos que a criterio del Concesionario, no justifiquen por su baja cantidad de movimientos diarios el amplio horario señalado. En este supuesto, dichos aeropuertos se limitaran a un horario que satisfaga sus reales necesidades operativas, quedando a cargo del ORSNA el otorgamiento de las excepciones y/o fijación de horarios.
- xviii) Garantizar la facultad del Estado Nacional en la operación de los aeropuertos objeto del presente Contrato, debiendo contemplar:

1. La reserva para la Fuerza Aérea Argentina de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control de tráfico aéreo y/o protección al vuelo y la aplicación y percepción de las respectivas tasas y tarifas, conforme a la determinación que de estas efectúe el ORSNA.
2. La determinación de espacios y áreas dentro de los aeropuertos cuyo uso deba reservarse para organismos y dependencias del Estado Nacional, así como el régimen aplicable a la utilización de la infraestructura aeroportuaria por parte de aeronaves públicas, incluidas las militares, en virtud de sus funciones específicas, las que estarán exentas del pago de tasas, debiendo asegurar la operación conforme a las necesidades del servicio.
3. A favor de organismos y dependencias del Estado Nacional las facultades de operación y uso de las instalaciones aeroportuarias en situaciones de emergencia calificadas por el Poder Ejecutivo Nacional.
4. La provisión en forma gratuita a los organismos y dependencias gubernamentales con atribuciones y/o vinculación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, de los espacios físicos razonables y necesarios a los fines de la prestación de sus respectivos servicios, como ser Aduana y Migraciones.
- xix) Procurar que las tarifas para el traslado a los aeropuertos, desde y hacia sus lugares de origen sean razonables y justas en los medios de transporte que, sin ser obligación del concesionario, este pudiera prestar u ofreciera dichos servicios, asumiendo también que las tarifas que al mismo le corresponda percibir (minutos gratis dentro del aeropuerto y hora de estacionamiento) sean las menores posibles a fin de que dicho beneficio se traslade al usuario.
- xx) La realización de todas las inversiones necesarias para la construcción de obras nuevas, y/o refacción y/o reparación y/o ampliación necesarias para adecuar los aeropuertos objeto de esta licitación a niveles aceptables de calidad en su infraestructura, equipamientos tecnológicos, de funcionalidad y gestión y/o efectuar todas las tareas de conservación y mantenimiento necesarias, de acuerdo a los requerimientos incluidos en los tratados internacionales suscriptos por la República Argentina relativos a la aviación civil y comercial, como así también cumplir las recomendaciones emanadas de organismos internacionales competentes. Asimismo, deberá dar cumplimiento a las exigencias contempladas en la legislación y reglamentaciones nacionales en materia de aeropuertos y aeródromos, dentro del marco establecido en el Pliego y sus Anexos.

- xxi) Realizar las inversiones necesarias para atender con eficiencia el crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo, nacional e internacional de pasajeros, cargas y correo.
- xxii) La implementación, equipamiento y operación de los servicios médicos, conforme a la normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).
- xxiii) La adopción por parte del concesionario de todas las medidas de seguridad en los aeropuertos que sean necesarias para salvaguardar la integridad de las personas y/o cosas que transiten en su ámbito, ello sin perjuicio de la jurisdicción que la legislación confiere a la autoridad nacional en el ámbito aeroportuario.
- xxiv) Ninguna de las actividades a realizar por el concesionario, estén o no comprendidas en los enunciados precedentes, podrá alterar la seguridad aeroportuaria.
- xxv) Llevar a cabo todas las medidas y acciones necesarias para asegurar la continuidad en la prestación de los servicios cuya explotación se comprenda en los términos de la concesión, y el mantenimiento de los aeropuertos involucrados en óptimas condiciones operativas, asegurando además a los usuarios condiciones de seguridad y confort en el uso de las instalaciones
- xxvi) Mantener las condiciones vigentes para el aprovisionamiento de combustibles y lubricantes a las aeronaves, de los Operadores Aereos, salvo expresa autorización del ORSNA.

#### **14. OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE**

Es obligación del Concedente garantizar al Concesionario la exclusividad del presente Contrato de Concesión por el término y bajo las condiciones que se determinan, en la totalidad de la documentación licitatoria.

#### **15. ESQUEMA TARIFARIO**

Los precios por los servicios aeronáuticos, bajo responsabilidad del futuro Concesionario, desde la fecha de Entrada en Vigencia, serán los establecidos en el Subanexo 2 del presente Contrato.

Sin perjuicio de lo establecido para las concesiones existentes, los precios por los servicios no aeronáuticos que no estén incluidos en dicho Subanexo 2, deberán ser establecidos libremente por las partes.

Los cuadros tarifarios que apruebe el ORSNA constituyen valores máximos que deberán ser respetados por el Concesionario en la facturación de los servicios prestados a los usuarios y a los Operadores Aéreos.

Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura Subanexo 1 del Contrato de Concesión, o el que en el futuro apruebe el ORSNA.

El Concesionario, podrá proponer al ORSNA, en los periodos y modalidades que éste último establezca, el establecimiento de tarifas que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación signifique mejoras técnicas y económicas en la prestación del servicio tanto para los Usuarios y/o los Operadores Aéreos y/o el Concesionario. Estas propuestas podrán ser presentadas transcurridos cinco (5) años de la Entrada en Vigencia. Asimismo, el ORSNA deberá disponer tales medidas cuando las circunstancias así lo requieran.

De acuerdo a lo indicado en el Cuadro Tarifario Inicial, obrante en el Subanexo 2 del presente percibirá las tasas aeronáuticas que seguidamente se enuncian:

- \* Tasa de Aterrizaje;
- \* Tasa de Estacionamiento de Aeronave;
- \* Tasa de Uso de Aeroestación;
- \* Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas.

Por otra parte, el Comando de Regiones Aereas y otros organismos oficiales percibirán las siguientes tasas aeronáuticas:

- \* Tasa de Seguridad;
- \* Tasa de Migraciones;
- \* Tasa de Protección al Vuelo en Ruta;
- \* Tasa de Apoyo al Aterrizaje.

Los cuadros tarifarios que apruebe el ORSNA constituyen valores máximos que deberán ser respetados por el Concesionario en la facturación de los servicios prestados a los usuarios y a los Operadores Aéreos. Estos valores máximos no serán de aplicación en el caso de los contratos especiales acordados entre los usuarios, Operadores Aéreos y el Concesionario.

Durante el término de la concesión regirá el Régimen Tarifario que figura Subanexo 1 del presente Contrato, o el que en el futuro apruebe el ORSNA.

El Concesionario, podrá proponer al ORSNA, en los periodos y modalidades que éste último determine, el establecimiento de tarifas que respondan a modalidades no contempladas cuando su aplicación signifique mejoras técnicas y económicas en la prestación del servicio tanto para los Usuarios y/o los Operadores Aéreos y/o el Concesionario. Estas propuestas podrán ser presentadas transcurridos cinco (5) años de la Entrada en Vigencia. Asimismo, el ORSNA deberá disponer tales medidas cuando las circunstancias así lo requieran.

**16. CANON**

**16.1 Importe**

El importe del canon a pagar por el Concesionario será el que surja de aplicar el numeral 3.10 del Pliego.

**16.2 Mora en el Pago del Canon**

La mora en el pago del canon se producirá de pleno derecho por el solo vencimiento del plazo mencionado, sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna. La deuda en mora devengará un interés punitivo equivalente a una vez y media (1,5) de la tasa de descuento para operaciones comerciales del Banco de la Nación Argentina vigente durante cada día de mora.

**17. SEGUROS**

Al momento de la firma del presente Contrato de Concesión, el Concesionario deberá contratar a su cargo desde la Toma de Tenencia del primer aeropuerto y durante todo el plazo de la concesión, un seguro de responsabilidad civil a nombre conjunto del Concesionario y del Concedente, contra cualquier daño, pérdida o lesión que pueda sobrevenir a bienes o personas a causa de la ejecución de obras o de la operación de los Aeropuertos objeto de la presente Licitación, en forma tal de mantener indemne al Concesionario y al Concedente, hasta la finalización del Contrato de Concesión. El monto mínimo a asegurar por el concepto señalado no será inferior a la suma de dólares estadounidenses cien millones (US\$ 100.000.000). Dicho monto deberá ser actualizado por el ORSNA en forma anual.

El Concesionario deberá contar con una cobertura que comprenda los riesgos parciales y totales sobre los bienes otorgados en concesión.

Será asimismo obligación del Concesionario poseer cobertura de seguro por los daños que pudieran ocasionarse por caso fortuito o de fuerza mayor con relación a la inversión en obras objeto de la Concesión.

El Concesionario deberá contratar seguros contra accidentes de trabajo y mantendrá dicho seguro vigente mientras haya personal empleado por él o sus subcontratistas para los fines del Contrato de Concesión.

Todos los seguros contemplados en el presente numeral, y sus renovaciones deberán ser contratados en compañías aseguradoras de reconocido prestigio y a satisfacción del ORSNA.

Las pólizas de seguros y sus renovaciones preverán expresamente la obligación del asegurador de notificar al Concedente ante cualquier omisión de pago en que incurriese el Concesionario. A partir de la recepción de dicha notificación, el seguro de que se trate deberá permanecer vigente durante no menos de los quince (15) días siguientes a fin de subsanar el incumplimiento aludido.

Cualquier omisión del Concesionario en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo relativas a la contratación de seguros facultará al Concedente a contratar y mantener vigentes los seguros de que se trate, por cuenta de aquel. En tal sentido, el Concedente podrá abonar las primas respectivas, las que deberán ser reintegradas por el Concesionario en un plazo no mayor de cinco (5) días, bajo apercibimiento de ejecución de la garantía prevista en el numeral 19 del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, en ningún caso el Concesionario quedará exento de la a responsabilidad contractual en caso de siniestro.

El Concesionario será responsable por todas las pérdidas, reclamaciones, demandas, acciones judiciales, costas, costos y gastos originados o resultantes de incumplimientos por parte del Concesionario de los requerimientos de este artículo, ya sea como resultado de la anulación de cualquiera de dichos seguros o por otro cualquier motivo.

**18. RESPONSABILIDAD**

El Concesionario será responsable por todos los daños y perjuicios causados a la Concedente y/o a terceros como consecuencia de la ejecución del contrato y/o el incumplimiento de las obligaciones asumidas conforme al mismo.

**19. ESTABILIDAD TRIBUTARIA**

El Concesionario estará sujeto al pago de todos los tributos establecidos por las leyes nacionales y provinciales y ordenanzas municipales aplicables. En consecuencia, no regirá a su respecto ninguna excepción, liberación o tratamiento preferencial que le garantice por su calidad de tal, exenciones de tributos o estabilidad tributaria, sea a nivel nacional, provincial o municipal.

Sin perjuicio de ello, en el caso de que con posterioridad a la fecha de Toma de Tenencia se produjere una modificación en la carga fiscal total, originada como consecuencia de la sanción, modificación, derogación o exención de impuestos, tasas o gravámenes que recaigan o incidan directamente (i) sobre las tarifas, tasas o contraprestaciones que el Concesionario tiene derecho a cobrar de los Usuarios, o (ii) sobre la actividad desarrollada por el Concesionario, el Concesionario podrá requerir del ORSNA, o éste último podrá disponer a pedido de parte, la correspondiente variación de las tarifas, tasas o contraprestaciones que el Concesionario tiene derecho a cobrar de los Usuarios, en la efectiva incidencia producida por dicha modificación de la carga fiscal.

No se entenderá que existe modificación o variación en la carga fiscal que habilita la traslación aludida en el párrafo precedente, cuando las modificaciones tributarias se produzcan con relación al impuesto a las ganancias, o cualquier tributo que, en el futuro, lo sustituya o reemplace.

**20. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

**20.1** Para afianzar el oportuno cumplimiento de sus obligaciones contraídas en este Contrato el Concesionario constituirá una garantía por la suma de dólares estadounidenses diez millones (US\$ 10.000.000.) que deberá mantener vigente y actualizada conforme al Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor durante la vigencia de la Concesión. La constitución de esta garantía no podrá ser invocada por el Concesionario para limitar o eludir el cumplimiento íntegro de todas las obligaciones asumidas por ella en este Contrato.

El Banco emisor y las condiciones bajo las cuales se extienda y/o renueve la garantía, deberán ser aprobadas por la Jefatura de Gabinete de Ministros. Dicha garantía podrá ser renovable por plazos no inferiores a dos (2) años y con una anticipación nunca a inferior a sesenta (60) días previa a la fecha de cada vencimiento.

**20.2 Modalidades**

La garantía podrá constituirse en cualquiera de las siguientes formas, a opción del Concesionario:

(i) En dinero en efectivo, mediante depósito a la vista o a plazo fijo automáticamente renovable cada treinta (30) días en el Banco de la Nación Argentina, en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros. Los intereses sobre el capital depositado pasarán a integrar el monto de la garantía.

(ii) Fianza bancaria emitida por un banco aceptado por la Jefatura de Gabinete de Ministros, en la que el banco fiador asume el carácter de codeudor solidario, liso y llano y principal pagador, ante el primer requerimiento de pago que le formule el ORSNA, con relación a todas y cada una de las obligaciones contraídas por el Concesionario en el Pliego y el presente Contrato y hasta el monto establecido en el numeral 19.1, con expresa renuncia a los beneficios de división y excusión en los términos del artículo 2013 del Código Civil y artículo 480 del Código de Comercio. El monto de la garantía se ajustará cada dos años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.

(iii) Depósito en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el Banco de la Nación Argentina, de Bonos Externos de la República Argentina (Bonex) en cantidad suficiente, a su valor en el mercado argentino, para cubrir la garantía exigida más un margen adicional del veinte (20) por ciento. Los pagos en concepto de amortización e intereses de los títulos pasarán a integrar la garantía, debiendo ser depositados en la forma prevista en el inciso (i) del presente numeral.

(iv) Seguro de Caucción emitido en favor de la Jefatura de Gabinete de Ministros por una aseguradora aceptada por ésta, en los términos indicados en el inciso (ii). El monto de la garantía se ajustará cada dos (2) años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del \*Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.

(v) En caso de coaseguro, la póliza deberá contener los porcentajes que cada asegurador tome a su cargo, dejándose constancia de que no tienen deuda exigible con entidades de reaseguro.

(vi) El Concesionario deberá presentar un certificado expedido por las entidades de reaseguro con las que actúen sus aseguradores, que acredite la inexistencia de deuda exigible por parte de los

aseguradores con dichas instituciones. El Concedente y/o la Autoridad de Aplicación podrán exigir la presentación de dichos certificados en cualquier momento en que lo considere conveniente durante el Plazo de la Concesión.

(vii) Apertura de una "Carta de Crédito Stand By" irrevocable e incondicionada, pagadera a la vista, otorgada por un Banco de primera línea a satisfacción de la Jefatura de Gabinete de Ministros. El monto de la garantía se actualizará cada dos años contados a partir de su constitución, en función de la evolución del Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.

**20.3 Instrumentación**

La garantía deberá constituirse con referencia expresa a este Contrato. El documento constitutivo original deberá ser entregado a la Jefatura de Gabinete de Ministros previo a la Toma de Tenencia. Las firmas de quienes suscriban las fianzas o los seguros de caución deberán estar certificadas por notario público. Como recaudo previo a la Toma de Tenencia el Concesionario deberá contar con la aprobación de la garantía por parte de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

**20.4 Afectación de la Garantía**

Previo intimación al Concesionario para que de cumplimiento a cualquier obligación en la que se hallare en mora dentro del plazo de quince (15) días, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos podrá afectar la porción de la garantía que sea suficiente para procurar por sí o a través de terceros, con cargo al Concesionario, la ejecución de las obligaciones omitidas por ésta y atender a la reparación de los daños y perjuicios, incluidos los intereses legales derivados de la mora. El ORSNA podrá afectar el monto de la garantía para atender el pago de multas impuestas al Concesionario o de cualquier otra suma que el Concesionario pueda adeudar por cualquier concepto al Concedente y/o el ORSNA.

**20.5 Reconstitución de la garantía**

En caso de que el ORSNA y/o la Jefatura de Gabinete de Ministros afectase la garantía en todo o en parte el Concesionario tendrá un plazo de treinta (30) días a contar desde la fecha de afectación de la garantía para reconstituir el importe total de la misma mediante el depósito de un importe igual al que se hubiera afectado. El Concesionario deberá al Concedente el importe de los intereses que se devengaren a partir del quinto (5º) día de producida la afectación y hasta la fecha en que se realice el depósito que reconstituya íntegramente la garantía. Dichos intereses serán calculados de

acuerdo a la LIBOR promedio vigente durante cada día de mora más dos (2) puntos.

**20.6 Devolución de la Garantía**

La garantía será devuelta al Concesionario, luego de deducidos los importes necesarios para asegurar el cumplimiento de las obligaciones pendientes asumidas por ella, dentro del plazo de sesenta (60) días de producida la extinción de la Concesión si dicha extinción no fuera motivada por la culpa o negligencia del Concesionario. Si la extinción de la Concesión se produjera por culpa o negligencia del Concesionario, ésta perderá definitivamente el importe total de la garantía el cual se sumará a la compensación de daños y perjuicios debida al Concedente.

**21. SANCIONES**

En caso de incumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario, el ORSNA podrá aplicar las multas de carácter pecuniario que estime pertinentes, respetando en todos los casos el principio del debido proceso.

**22. RESCISION POR INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO**

**22.1 Incumplimiento del Concesionario**

El Concedente podrá, sin perjuicio de otros derechos que le asistan en virtud del Contrato, podrá rescindir el presente Contrato, en los siguientes casos:

- a) Cuando el Concesionario incumpliese en forma reiterada sus obligaciones contractuales substanciales y habiendo sido intimada por el ORSNA a regularizar tal situación dentro de un plazo, no lo hiciera.
- b) Cuando el valor acumulado de las multas aplicadas al Concesionario supere el veinte por ciento (20%) de sus ingresos brutos netos de impuestos y tasas.
- c) Si los garantes gravaran o permitieran que se gravaran de cualquier modo las acciones de la sociedad concesionaria, y no procedieran a obtener el levantamiento del gravamen dentro del plazo que determine el ORSNA.
- d) Si una Asamblea del Concesionario aprobara, sin la intervención del ORSNA, una reforma de los Estatutos de la Sociedad o una emisión

de acciones que altere o permita alterar la participación accionaria vigente al momento de la constitución de la sociedad, en los términos establecidos en el Pliego.

- e) Si se transfirieren acciones de la sociedad concesionaria en contradicción con lo establecido en el presente Pliego o sin contar con la aprobación previa del ORSNA.
- f) La falta de pago en tiempo y forma del canon a cuyo pago el Concesionario estuviere obligado.

Producido cualquiera de los incumplimientos que se mencionan en el presente artículo, el ORSNA podrá intimar al Concesionario a regularizar la situación, bajo apercibimiento del rescindir el presente Contrato.

En caso de que el Concedente hiciera uso de la facultad otorgada por el presente numeral, abonará al Concesionario el monto actualizado de las inversiones efectuadas, de carácter aeronáutico, y no amortizadas al tiempo del acto que se dispone la resolución, y deducirá de tal, en concepto de indemnización por daños y perjuicios a favor del Concedente, los siguientes porcentajes:

- \* Durante los primeros diez (10) años de la Concesión: un cincuenta por ciento (50%).
- \* Durante los segundos diez (10) años de la Concesión: un cuarenta y cinco por ciento (45%).
- \* Durante los terceros diez (10) años de la Concesión: un cuarenta por ciento (40%).

A los efectos de este numeral, no se incluirán entre las inversiones aquellas que no hubiesen estado originalmente contempladas en el Plan de Inversión o no hayan sido expresamente autorizadas por el ORSNA.

Sin perjuicio de lo establecido precedentemente en caso de rescisión del Contrato por incumplimiento del Concesionario, el Concedente y/o el ORSNA deberán ejecutar las garantías instrumentadas por el cumplimiento del Contrato y del Plan de Inversión.

## 22.2 Incumplimiento del Concedente

Cuando el Concedente incurra en incumplimiento de sus obligaciones de forma tal que impidan al Concesionario la prestación del servicio objeto del presente Contrato, o afecten gravemente al mismo en forma

permanente, el Concesionario podrá exigir la rescisión del Contrato, previa intimación a la Concedente para que en plazo de noventa (90) días regularice dicha situación.

La indemnización por daños y perjuicios que le corresponderá al Concesionario en caso de rescisión por incumplimiento del Concedente, deberá estar limitada según los índices que se indican a continuación:

- \* Durante los primeros diez (10) años de la Concesión, el monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario, y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1.30.
- \* Durante los segundos diez (10) años de la Concesión, el monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario, y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1.20.
- \* Durante los terceros diez (10) años de la Concesión, el monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario, y no amortizadas deberán ser multiplicadas por 1.10.

## **23. FIN DE LA CONCESION**

En caso de finalización de la Concesión se generarán las siguientes consecuencias:

### **23.1 Recepción**

En la fecha del vencimiento del plazo de la Concesión el Concesionario deberá entregar al Concedente el Grupo A de Aeropuertos, con todos los bienes afectados al mismo, incluyendo los derivados del Plan de Inversión, sin cargo alguno para el Estado Nacional.

### **23.2 De los Bienes**

Los bienes que el Concesionario deberá entregar al Concedente, deberán encontrarse en buen estado, salvo el deterioro propio por el transcurso del tiempo.

### **23.3 De las Deudas del Concesionario**

El Concesionario deberá asumir el pago de todas sus deudas y bajo ningún concepto se las podrá transferir al Concedente.

### **23.4 De los Servicios Comprendidos en la Concesión**

El Concesionario deberá restituir al Concedente al término de la Concesión todos los servicios comprendidos en ésta, con los

desarrollos y adelantos tecnológicos incorporados y los nuevos servicios conexos a los anteriores, sin derecho a resarcimiento alguno.

**23.5 Contratos en Curso de Ejecución**

Como principio general se establece que ningún contrato en curso de ejecución será trasladado al Concedente al finalizar la Concesión. Sin perjuicio de lo expuesto, el Concesionario deberá prever en sus contrataciones cláusulas que obliguen a quienes le presten servicios o le provean bienes a continuar los contratos en curso de ejecución por un plazo no inferior a los ciento ochenta (180) días a partir de la restitución de la Concesión, con la facultad de rescisión por parte del Concedente. También deberá preverse lo estipulado en el numeral 22.3 del presente Contrato.

**24. RESCATE DE LA CONCESIÓN**

**24.1 Oportunidad**

El Concedente podrá rescatar la Concesión una vez transcurridos los primeros veinte (20) años contados a partir de la Entrada en Vigencia.

**4.2 Consecuencias**

En caso de rescate de la Concesión se reconocerá en concepto de daños y perjuicios, solamente, lo siguiente:

- \* El monto de las inversiones de carácter aeronáutico, realizadas por el Concesionario, y no amortizadas al momento del rescate, multiplicadas por 1.10.

No se incluirán entre las inversiones aquellas que no hubiesen estado originalmente contempladas en el Plan de Inversión o no hayan sido expresamente autorizadas por el ORSNA.

A estos efectos se aplicará todo lo relativo a la finalización normal de la Concesión, salvo lo siguiente:

- \* Los contratos en curso de ejecución pasarán al Concedente;
- \* El Concedente asumirá la totalidad de las deudas del Concesionario por adquisición de bienes o servicios para la prestación del servicio aeroportuario, con excepción de las previstas en el Plan de Inversión. Estas serán compensadas con el pago a cargo del Concedente.

**25. CESIÓN**

Los derechos y obligaciones del Concesionario emergentes del presente contrato, vinculados directa o indirectamente a las actividades aeronáuticas, no podrán ser cedidos a ningún tercero sin el consentimiento previo del ORSNA y del Poder Ejecutivo Nacional.

El Concesionario está facultado para conceder la explotación comercial del Grupo A de Aeropuertos y/o partes de los mismos a terceros mientras este vigente el presente contrato y no involucre o interfiera las actividades aeronáuticas.

**26. CONTROVERSIAS**

Cualquier divergencia del Concesionario con la Fuerza Aérea Argentina y/o con los Operadores Aéreos, con motivo de la administración y/o explotación del Grupo A de Aeropuertos deberá ser sometida ante el ORSNA, previamente a cualquier acción judicial al respecto.

**27. DERECHO APLICABLE Y JURISDICCIÓN**

El Contrato será regido e interpretado de acuerdo con las leyes de la República Argentina, y en particular, por las normas y principios del Derecho Aeronáutico y Administrativo, sin que ello obste a que las relaciones que el Concesionario mantenga con terceros se rijan substancialmente por el Derecho Privado.

Para todos los efectos derivados del Contrato, las partes aceptan la jurisdicción de los Tribunales Federales competentes de la Capital Federal de la República Argentina.

En prueba de conformidad se firma el presente en tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en Buenos Aires, a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ de 1997.

SUBANEXOS

1. Régimen Tarifario.
2. Cuadro Tarifario Inicial.
3. Plan de Inversión.
4. Estándares Aeroportuarios / Calidad de Servicio.



## **SUBANEXO 1: RÉGIMEN TARIFARIO**

El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) a los efectos de regular las tasas aeronáuticas del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) deberá aplicar el mecanismo que se detalla a continuación:

El ajustede las tasas debe basarse en la formula IPC-X, donde:

- IPC significa el Producer Price Index que publica mensualmente el Bureau of Labor Statistics of the United States Department of Labor.
- X significa un factor de ajuste, el cual es fijado por el ORSNA de acuerdo a las pautas insertas en el presente Anexo.

Sin perjuicio de lo establecido para el Cuadro Tarifario Inicial, las tasas aeronáuticas vigentes serán revisadas por el ORSNA cada tres (3) a cinco (5) años, según este lo considere oportuno. En cada revisión tarifaria el ORSNA fijará el valor para el factor de ajuste X el cual podrá tener valores puntuales para cada año o por un periodo determinado de tiempo.

### **A. Factor de Ajuste del X**

El ORSNA, a los efectos de calcular el factor de ajuste X debe considerar cinco (5) variables básicas, según se indican a continuación:

#### **1. Incremento del tráfico**

Debe realizarse de tal forma que pueda convertirse en proyección de ingresos aeronáuticos. Esto significa que las proyecciones de tráfico deben realizarse en términos tanto de pasajeros de cabotaje como internacionales y de moviemnto de aeronaves y este último debe asimismo desglosarse según el tipo de aeronave y su peso máximo de despegue, factor fundamental para la determinación de varias tasas aeronáuticas.

#### **2. Mejoras en la eficiencia**

En respuesta a los ventajas producto del desarrollo de economías de escala, el ORSNA deberá estimar el alcance de los beneficios en ahorro de costos en la administración de los aeropuertos o en su defecto fijar metas razonables para la reducción de costos para cada uno de los siguientes periodos de tres a cinco años.

### **3. Nivel de servicios**

El ORSNA puede imponer ciertos niveles de calidad de servicios para distintos grupos de aeropuertos de acuerdo a su tamaño (volumen de pasajeros y aeronaves), características (tamaño de la terminal, pistas y área de operaciones). El objetivo fundamental es garantizar que el operador aeroportuario no genere ganancias por medio de la reducción de la calidad del servicio.

Los niveles de servicio deben ser determinados por el ORSNA tomando como base estudios realizados por el mismo o sub-contratados a consultores especialistas, quienes deberán elaborar minucioso análisis de las necesidades de los usuarios: líneas aéreas y pasajeros. Entre las metodologías a ser empleadas se encuentra la Índice de Calidad del Servicio, la cual es calibrada a través de cuestionario hechos a todos los usuarios.

### **4. Niveles de inversiones proyectadas**

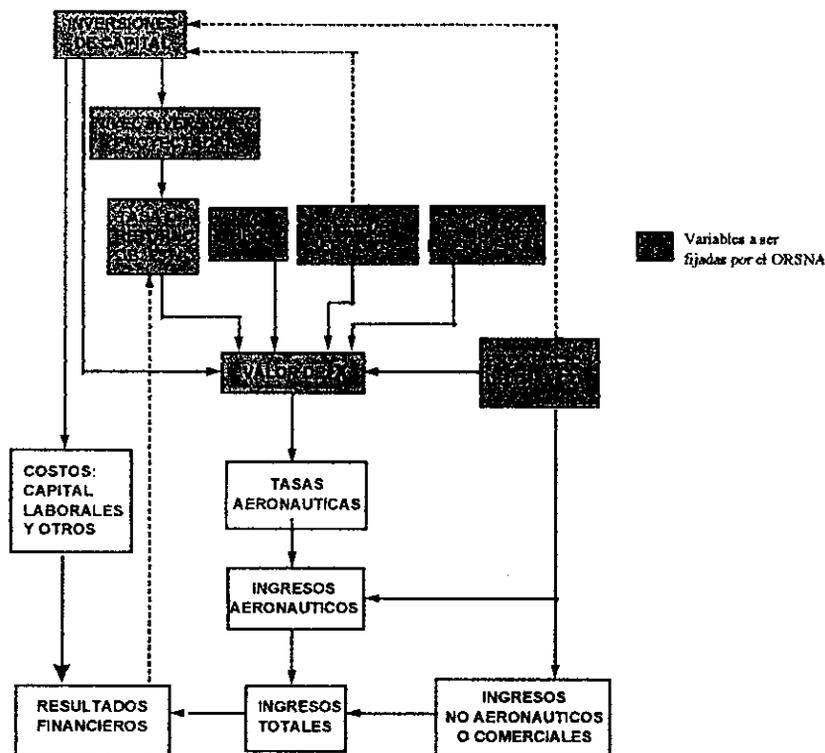
Una vez aprobado los Planes Maestros de Obra por parte del ORSNA, se tomara el valor total de la inversión para el período de cinco años próximos.

### **5. Tasa de retorno proyectada**

La tasa de retorno objetivo considerada aceptable por el ORSNA, así como también por el operador(es) de el(los) aeropuerto(s). Esta deber estar en proporción con las tasas de retorno que se alcancen en otras industrias de servicios ampliamente similares en la Argentina. Asimismo debe incluir una prima por riesgo como consecuencia de la incertidumbre por la administración de un gran número de pequeños aeropuertos poco rentables.

La tasa de retorno que se debe utilizar es el retorno sobre el valor del capital. Esta es la ganancia operativa ajustada (ingresos menos gastos operativos menos amortización) expresada como un porcentaje del valor del capital.

El esquema sinóptico adjunto muestra la relación entre las varias variables y la información necesaria para su determinación para la determinación del coeficiente de ajuste  $X$ .



### B. Valor de los Activos o la Inversión del Concesionario

Se tomará como valor de los activos del concesionario el precio efectivamente pagado por el Concesionario. Este representa la inversión que utilizará el nuevo propietario o concesionario del aeropuerto para determinar el valor de retorno futuro del concesionario.

De manera de actualizar el valor futuro de los activos cada uno de los tres a cinco años se transfiere el valor de los activos haciendo los ajustes para nuevas inversiones e inflación. La inversión neta consiste en gastos de inversión menos el producido de las ventas de activos, si los hubiere. El IPC de la industria de la construcción para incrementar el valor de los activos.

### C. Determinación de Precios de la Red o Servicios Múltiples

Los aeródromos y aeropuertos en se dividen en cinco categorías distintas para fines tarifarios. La estructura tarifaria es aplicable a todas las categorías, pero el nivel de las tasas puede variar para alguna o todas las categorías. El ORSNA tomando en consideración las estructuras de costos, los niveles y composición de tráfico para cada uno de los grupos de aeropuertos, debe fijar niveles tarifarios de acuerdo una categoría en particular.

PRIMERA CATEGORIA - CLASE "A"

BUENOS AIRES - AEROPARQUE JORGE NEWBERY

BUENOS AIRES - AEROPUERTO MINISTRO PISTARINI

PRIMERA CATEGORIA

Bahía Blanca/Cdte. Espora	Jujuy	Río Gallegos	Santiago del Estero
Catamarca	La Rioja	Río Grande	Sauce Viejo
Cataratas del Iguazú	Mar del Plata	Rosario	Tandil
Comodoro Rivadavia	Mendoza/El Plumerillo	Salta	Trelew
Córdoba	Neuquén	San Carlos de Bariloche	Tucumán
Corrientes	Paraná/Gral. Urquiza	San Juan	Villa Reynolds
Esquel	Posadas	San Luis	Viedma
Formosa	Resistencia	Santa Rosa	

SEGUNDA CATEGORIA

Concordia/Cdoro. Malargüe Puerto Madryn San Julián  
Don Torcuato Marcos Juárez Reconquista San Rafael  
Gral. Pico Morón Río Cuarto/Area de Material Ushuaia  
Gualeguaychú Necochea San Antonio Oeste Villa Gesell  
Junín Paso de los Libres San Fernando  
La Plata Puerto Deseado S.M. de los Andes/Chapelco

TERCERA CATEGORIA

Apóstoles El Bolsón Las Ovejas (Neuquén) Santa Cruz  
Bella Vista (Corrientes) El Colorado (Formosa) Loncohué Santa Teresita  
Bolívar El Maitén Mendoza (Aeroparque) Santa Victoria (Salta)  
Cañadón Seco (Santa El Turbio Mercedes (Corrientes) Sierra Grande  
Catamarca (Aeroclub) Gral. Acha Monte Caseros Tartagal  
Chacharramendi (La Gral. Roca Olavarría Tinogasta (Catamarca)  
Chilecito Gral. Villegas Orán Trelew (Aeroclub)  
Chos Malal (Neuquén) Gobernador Gordillo Pedro Luro (Bs. As.) Trenque Lauquen/Nanco

TERCERA CATEGORIA- Continuación



Clorinda	Gobernador Gregores	Pehuajó	Tres Arroyos
Colonia Catriel (Río)	Goya	Pergamino	25 de Mayo (La Pampa)
Cdante. Luis Piedrabuena	Jacinto Arauz (La Pampa)	Perito Moreno	Venado Tuerto
Comodoro Rivadavia /13	Jujuy (Aeroclub)	Quemú-Quemú	Villa Minetti (Santa Fé)
Coronel Suarez	Lago Argentino	Realicó (La Pampa)	Zapala
Curuzú Cuaitá	Las Heras (Santa Cruz)	Rincón de los Sauces	
Cutral Có	Las Lajas (Neuquén)	San Juan (Aeroclub)	
Doctor Mariano Moreno	Las Lomitas (Formosa)	San Nicolás de los Arroyos	

CUARTA CATEGORÍA

Aeroclub Laboulaye	Eldorado	Mercedes (Buenos Aires)	Vedia
Aeroclub Pinamar	Elizalde	Mercedes (San Luis)	Verónica
Alto Río Senguerr	Esperanza	Miramar	Victoria
Alvear (Corrientes)	Gral. Alvear (Mendoza)	Nueve de Julio	Villa Angela
Alvear (Aeroparque)	Gral. Alear (Aeroclub)	Pellegrini	Villa Dolores
Arrecifes	Gral. J. San Martín	Pigüé	Villa María
Ayacucho	Gral. Lamadrid	Presidencia Roque Saenz Peña	Zárate
Azul	Gral. Madariaga	Punta Alta	
Balcarce	Gral. Viamonte/ Los	Quilmes	
Bell Ville	González Chávez	Rafaela	
Bragado	Goya (Aeroclub)	Río Mayo	
Carlos Casares	Gualeguay	Rufino	

CUARTA CATEGORÍA - Continuación

Carmen de Patagones	Henderson	Saladillo
Chacabuco	José de San Martín	San Antonio de Areco
Charata	La Cumbre	San Francisco (Córdoba)
Chivilcoy	Lago Buenos Aires	San Justo /Aeroclub Argentino
Club de Planeadores	Lago Nahuel Huapi	San Martín (Mendoza)
Concepción del Uruguay	Laprida	San Martín de los Andes (Aer)
Coronel Dorrego	Las Flores	San Miguel del Monte
Coronel Olmedo	Lincoln	San Pedro
Coronel Pringles	Lobos	Santo Tomé (Aeroclub) (CRR)
Coronel Vidal	Maipú	Sarmiento
Curuzú Cuaitá (Aeroclub)	Mar del Plata /Batán	Sunchales (Aeroclub)
Dolores	Matanza	Tandil (Aeroclub)

**SUBANEXO 2: CUADRO TARIFARIO INICIAL**

**1. Tasa de Aterrizaje**

*Vuelos Internacionales*

US\$ por ton. Peso aeronave (ton.)	Categoría de Aeropuerto			
	I	II	III	IV
5-30 ton.	\$ 4,62	\$ 2,75	\$ 1,65	\$ 1,65
31-80 ton.	\$ 5,28	\$ 3,30	\$ 1,93	\$ 1,93
81-170 ton.	\$ 6,49	\$ 3,96	-	-
>170 ton.	\$ 7,19	-	-	-
Tasa mínima	\$ 20,00	\$ 10,00	\$ 6,00	\$ 6,00
Sobretasa por operación fuera horario normal	\$ 260,00	\$ 188,00	\$ 120,00	\$ 120,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	30%	30%

*Vuelos de Cabotaje*

US\$ por ton. Peso aeronave ( ton.)	Categoría de Aeropuerto			
	I	II	III	IV
5-30 ton.	\$ 2,20	\$ 1,40	\$ 0,90	\$ 0,55
31-80 ton.	\$ 2,40	\$ 1,60	\$ 1,10	-
81-170 ton.	\$ 2,65	\$ 1,85	-	-
>170 ton.	\$ 3,10	-	-	-
Tasa mínima	\$ 14,10	\$ 10,70	\$ 7,10	\$ 3,60
Sobretasa por operación fuera horario normal	\$ 260,00	\$ 188,00	\$ 120,00	\$ 68,00
Sobretasa por balizamiento nocturno	30%	30%	30%	30%

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 ton.

**a) Sobretasa por Aterrizaje**

*Vuelos Internacionales*

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual solo aplicaría a los aterrizajes internacionales efectuados sólo en el Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.

*Vuelos de Cabotaje*

Sobretasa por horario de punta equivalente al 50% de la tasa de aterrizaje, la cual solo aplicaría a los aterrizajes de cabotaje efectuados sólo en el Aeroparque Jorge Newbery durante el siguiente horario: de 06:00 a 10:00 y entre las 18:30 y 21:30 para todas las operaciones de lunes a domingo.

**2. Tasa de Estacionamiento de Aeronaves**

*Vuelos Internacionales*

US\$ por ton. hora o fracción	Categoría de Aeropuerto				
	EZE/AEP	I	II	III	IV
Peso aeronave ( ton.)					
5-80 ton.	0.28	\$ 0.14	\$ 0.10	\$ 0.08	\$ 0.08
81-170 ton.	0.39	\$ 0.16	\$ 0.11	\$ 0.09	-
>170 ton.	0.80	\$ 0.18	\$ 0.12	-	-
Tasa mínima	\$ 6.00	\$ 4.00	\$ 2.00	\$ 2.00	\$ 2.00

EZE: Ministro Pistarini, Ezeiza  
AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 2 ton.

No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.

*Vuelos de Cabotaje*

US\$ por ton. por hora o fracción Peso aeronave ( ton.)	Categoría de Aeropuerto				
	EZE/AEP	I	II	III	IV
5-80 ton.	\$ 0.20	\$ 0.12	\$ 0.10	\$ 0.07	\$ 0.05
81-170 ton.	\$ 0.27	\$ 0.15	\$ 0.12	\$ 0.10	-
>170 ton.	\$ 0.35	\$ 0.20	\$ 0.14	-	-
Tasa mínima	\$ 7.90	\$ 5.20	\$ 3.30	\$ 2.40	\$ 1.50

EZE: Ministro Pistarini, Ezeiza  
AEP: Aeroparque Jorge Newbery

Esta tasa deberá ser abonada por toda aeronave comercial en servicio regular o no regular, y también por la aviación privada en general; con excepción de aquellas de menor porte, cuyo peso sea inferior a 5 ton. Estas últimas sólo abonarán esta tasa cuando el tiempo de estacionamiento sea superior a 15 días en el lapso de un mes.

No se aplica tiempo de estacionamiento gratuito en ningún aeropuerto.

Tasa para Ezeiza y Aeroparque para aeronaves estacionadas en plataforma operativa únicamente, para aeronaves estacionadas en plataforma remota se aplica la tasa correspondiente a Categoría I.

**3. Tasa de Uso de Aeroestación**

*Vuelos Internacionales*

Por pasajero embarcado	Categoría Aeropuerto			
	I	II	III	IV
Vigentes a partir del 01/01/1998	\$ 18.00	\$ 13.00	\$ 13.00	\$ 13.00

Se excluyen de su abono los siguientes: diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito.

Los pasajeros en vuelo internacionales entre la ciudad de Buenos Aires y la República del Uruguay abonarán por concepto de tasas de uso de la aeroestación el importe equivalente a \$8.00.

*Vuelos de Cabotaje*

	Categoría Aeropuerto			
	I	II	III	IV
Vigentes a partir del 01/01/1999	\$ 5,00	\$ 3,50	\$ 3,50	\$ 3,50
Vigentes a partir del 01/01/1998	\$ 4,00	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 2,50

Se excluyen de su abono los siguientes: infantes y pasajeros en tránsito.

**4. Tasa de Seguridad**

*Vuelos Internacionales*

Tasa de \$2.50 por pasajero internacional embarcado. Se excluyen de la anterior: infantes y pasajeros en tránsito.

*Vuelos de Cabotaje*

Tasa de \$1.00 por pasajero doméstico embarcado. Se excluyen de la anterior: infantes y pasajeros en tránsito.

**5. Tasa de Migraciones**

Se aplica una tasa de migraciones de \$3.00 por pasajero internacional embarcado.

**6. Tasa de Uso de Pasarelas Telescópicas**

Por cada media (1/2) hora o fracción	Aeropuertos	
	Ezeiza	Otros
Por aeronave	\$ 50,00	\$ 50,00

Esta tasa es aplicable por igual a aeronaves en vuelos internacionales y/o de cabotaje.

## 7. Tasa de Protección al Vuelo en Ruta

### Vuelos Internacionales

Peso de la aeronave (MTOW)	
<20 ton.	$\$0.03 \times \sqrt{P}$
21-40 ton.	$\$0.04 \times \sqrt{P}$
41-100 ton.	$\$0.05 \times \sqrt{P}$
>100 ton.	$\$0.055 \times \sqrt{P}$

P: Peso de la aeronave

Aplicable a aeronaves de transporte regular y no regular por kilómetro recorrido y tonelada de peso.

### Vuelos de Cabotaje

Peso de la aeronave (MTOW)	
Por cada ton.	$\$0.0035 \times \sqrt{P}$

P: Peso de la aeronave

Aplicable a aeronaves de transporte regular y no regular por kilómetro recorrido y tonelada de peso.

## 8. Tasa de Apoyo al Aterrizaje

### Vuelos Internacionales

<20 ton.	0,20/ton.
21-40 ton.	0,40/ton.
41-100 ton.	0,60/ton.
>100 ton.	0,80/ton.

Esta tasa es acumulativa por banda de peso. Ejemplo: si una aeronave pesa 318 ton. las primeras 20 se calculan a razón de \$0.20 cada una, las siguientes 20 ton. a \$0.40 cada, las proximas 60 ton. a \$0.60 cada y las restantes 218 ton. a \$0.80 cada.

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



Esta tasa es sólo aplicable en aquellos aeropuertos que cuenten con servicios y equipos propios a las tareas de apoyo al aterrizaje, a saber: radar terminal y/o servicio instrumental de aproximación (ILS).

*Vuelos de Cabotaje*

Se aplicará una tasa equivalente al 50% de la tasa de apoyo al aterrizaje para vuelos internacionales, manteniendo las mismas condiciones para su aplicabilidad.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive letter 'S' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

**SUBANEXO 4: ESTÁNDARES AEROPORTUARIOS / CALIDAD DE SERVICIO**

**A. Estándares Aeroportuarios**

Con respecto al diseño, construcción, operación, administración, mantenimiento, renovación, reemplazo, mejoras, desarrollo de los edificios, equipamiento, instalaciones y sistemas de la actividad aeroportuaria, los estándares aplicables serán los que establezca de manera prudente y razonable el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), de acuerdo a las siguientes pautas:

1. Deberán ser substancialmente análogos a la establecidos en el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos de la IATA y por la OACI de acuerdo a la Convención de Chicago de 1944 (Anexos 2,4,6,9,10, 11,12 ,14, 15, 16, 17, 18).
2. Se considerarán comparativamente otros aeropuertos ubicados en el extranjero de acuerdo a su tipo y tamaño.

Si se apartara de los estándares el Concesionario deberá presentar una proposición por escrito al ORSNA, para su aprobación.

3. El equipamiento debe cumplir con las normativas de prueba de calidad de equipo realizadas por el Estado Americano.

---

**B. Calidad del Servicio**

A fin de mantener la Calidad del Servicio del Grupo A de Aeropuertos, el ORSNA deberá efectuar una encuesta anual a mas de setecientos cincuenta mil (750.000) pasajeros y a la totalidad de los Operadores Aereos que hagan uso del Grupo A de Aeropuertos, para conocer su opinión acerca de la calidad del servicio prestada en los mismos.

Dicha encuesta se llevará a cabo a costo del Concesionario. Con anterioridad a la realización de cualquier encuesta, el Organismo Regulador acordará con el Concesionario el sistema de puntaje que identificará a través de las respuestas del pasajero las instancias en que no se alcanzaron los niveles mínimos del servicio.

Cualquier encuesta cuyo resultado este por debajo de los niveles mínimos acordados será publicada en el Informe Anual de Servicios (ver mas abajo).

El ORSNA tiene el derecho de realizar servicios de inspección, cuando lo considere conveniente en todos los demás aeropuertos administrados por el Concesionario. No será necesaria la notificación previa al Concesionario de la realización de una inspección. Dichas inspecciones deberán ser efectuadas con una periodicidad mínima de un año para cada aeropuerto con un movimiento de pasajeros mayor a setecientos cincuenta mil (750.000).

Se realizará una reunión informativa anual, entre el ORSNA y el Concesionario en donde se le notificará a este último los resultados de las encuestas y las inspecciones, juntamente con las quejas y comentarios realizados directamente por los usuarios de los aeropuertos. En dicha reunión el Concesionario deberá notificar al ORSNA sus planes para la mejora del servicio.

El acta de dicha reunión será la base de un Informe Anual de Servicios que deberá ser redactado por el ORSNA y publicado.

Si a criterio del ORSNA, el Concesionario no satisface los niveles mínimos del servicio, entonces tendrá 90 días para subsanar los mismos, salvo que se convenga otro plazo con el Concesionario. Si el Concesionario no tomare los recaudos pertinentes el ORSNA aplicará las sanciones del Contrato del Concesión..



**ANEXO II**

**Listado del Grupo A de Aeropuertos**

1. Aeroparque	Jorge Newbery	AEP
2. Bahía Blanca	Comandante Espora	EPO
3. Bariloche	San Carlos de Bariloche	BAR
4. Catamarca	Catamarca	CAT
5. Comodoro Rivadavia	General Enrique Mosconi	CRV
6. Córdoba	Ing. Aer. A.L.V. Taravella	CBA
7. Corrientes	Corrientes	CRR
8. Esquel	Esquel	ESQ
9. Ezeiza	Ministro Pistarini	EZE
10. Formosa	Formosa	FSA
11. General Pico	General Pico	GPI
12. Iguazú	Cataratas del Iguazú	IGU
13. Jujuy	Gdor. Horacio Guzmán	JUU
14. La Rioja	Cap. V. A. Almonacid	LAR
15. Malargüe	Malargüe	TAR
16. Mar del Plata	Brig. Graí. B. de la Colina	MDP
17. Mendoza	El Plumerillo	DOZ
18. Paraná	Graí. Justo José Urquiza	PAR
19. Posadas	Graí. José de San Martín	POS
20. Puerto Madryn	El Tehuelche	DRY
21. Reconquista	Reconquista	RTA
22. Resistencia	Resistencia	SIS
23. Río Cuarto	Area Material	TRC
24. Río Gallegos	Piloto Civil N. Fernández	GAL
25. Río Grande	Río Grande	GRA
26. Salta	El Aybal	SAL
27. San Fernando	San Fernando	FDO
28. San Juan	San Juan	JUA
29. San Luis	San Luis	UIS
30. San Rafael	San Rafael	SRA
31. Santa Rosa	Santa Rosa	OSA
32. Santiago del Estero	Santiago del Estero	SDE
33. Trelew	Chubut	TRE
34. Tucumán	Tte. Benjamín Matienzo	TUC
35. Viedma	Gobernador Castello	VIE
36. Villa Reynolds	Villa Reynolds	RYD

**ANEXO III**

**BALANCE GENERAL O ESTADO PATRIMONIAL SINTETICO**

INTEGRANTE:

POSTULANTE:

EN MILES DE: \_\_\_\_\_

EJERCICIO ANUAL FINALIZADO AL

\_\_\_/\_\_\_/\_\_\_    \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_    \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_    \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

<b>ACTIVO</b>
Disponibilidades e Inversiones Corrientes
Créditos
Bienes de Cambio
Otros Activos Corrientes
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>
Bienes de Uso
Otros Activos no Corrientes
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>


<b>PASIVO</b>
Deudas Comerciales
Deudas Financieras
Otras Deudas
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>
Deudas Financieras
Otras Deudas
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>
Capital y Reservas
Resultados Acumulados
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>
<b>TOTAL PASIVO + PN</b>


<b>ESTADO DE RESULTADOS SINTETICO</b>
Ventas
Costo de Ventas
Gastos Operativos
Otros Gastos
Resultado antes de Impuesto a las Ganancias
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>
