

Montevideo, 19 de noviembre de 2001.

Sres.
Unidad de Control
Sr. Presidente de la Unidad de Control
Brig. Enrique Bonelli
Presente.

De nuestra mayor consideración:

Se adjunta copia de documentación presentada ante el Ministerio de Defensa Nacional, y que se detalla a continuación:

- Contrato firmado con el Operador Aeroportuario de acuerdo a la sección 2 Operador Aeroportuario, punto 2.1 Contratación de Operador Aeroportuario, 2.1.2 Procedimiento de Propuesta y Contratación, literal c) del Régimen de Gestión Integral.

Asimismo se solicitó la devolución de la Garantía del Contrato de Operador Aeroportuario presentada oportunamente tal como indica el punto 1.4.2 del Régimen de Gestión Integral y artículo 3 del Decreto 317/003.

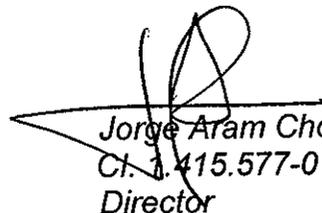
Sin otro particular, saludamos a usted muy atentamente,,

P/ Puerta del Sur S.A.

Fernando Victor Pelaez
DNI. 13.380.763
Director



Jorge Aram Chouldjian
C.I. 1.415.577-0
Director



CONTRATO DE OPERACIÓN AEROPORTUARIA

Entre:

Puerta del Sur S.A. (en adelante denominado el "CONTRATISTA"), una sociedad anónima constituida conforme a las leyes de la República Oriental del Uruguay, con domicilio en Plaza Independencia 831 Of 1201, Montevideo, Uruguay, representada en este acto por el Sr. Fernando Victor Pelaez CI 13.380.763 y el Sr. Jorge Aram Chouldjian CI 1.415.577-0 en su carácter de Directores ;

por una parte, y

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA (en adelante denominada el "OPERADOR AEROPORTUARIO"), una sociedad por acciones constituida conforme a las leyes de la República Italiana, con domicilio en constituido en Uruguay en Plaza Independencia 831 Oficina 1211, representada en este acto por el señor Giorgio Fossa en su carácter de Presidente por la otra.

El CONTRATISTA y el OPERADOR AEROPORTUARIO se denominarán conjuntamente las "Partes", e indistintamente cualquiera de ellas la "Parte".

Considerando:

A. El CONTRATISTA tiene a su cargo la gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (en adelante denominado el "AEROPUERTO"), que comprende la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto, en virtud del régimen conformado por el decreto del Señor Presidente de la República Oriental del Uruguay N° 376/002 (en adelante denominado el "DECRETO"), el contrato de gestión integral suscrito adjunto en copia como anexo I (en adelante denominado el "CONTRATO DE GESTION INTEGRAL"), sus normas e instrumentos modificatorios y complementarios (en adelante denominadas conjunta e indistintamente, las "Normas").

B. Conforme a lo previsto en el artículo 5° del Decreto y disposiciones concordantes, el CONTRATISTA debe someter al Ministerio de Defensa Nacional (en adelante denominado el "MDN") – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (en adelante denominada la "DINACIA") un modelo de contrato de operación aeroportuaria, como requisito para la asunción de la gestión integral del Aeropuerto, siendo esta contratación uno de los medios necesarios para alcanzar los objetivos previstos en el Régimen de Gestión Integral.

C. SEA, es una empresa que cuenta con sólida capacidad técnica y amplios conocimientos en gestión de aeropuertos destacándose la operación y gestión directa de los aeropuertos internacionales de Milano-Linate y Milano-Malpensa, y su participación en la gestión de los 32 aeropuertos que conforman el Grupo A del



Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina –incluyendo el aeropuerto internacional de Ezeiza y el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires.

D. SEA supera ampliamente los volúmenes de carga y pasajeros –Capacidad técnico operativa- fijados en la Sección 2 punto 2.1.1 del “Régimen de Gestión Integral” (en adelante denominado el “Régimen”), según resulta de la certificación del Ente Nazionale per la Aviazione Civile adjunta como anexo II. De esta forma, el OPERADOR AEROPORTUARIO cumple con los recaudos económico financieros establecidos en el Régimen, conforme surge del balance auditado adjunto como anexo III.

E. SEA declara conocer y aceptar con los alcances previstos en el presente contrato, el Régimen de Gestión Integral, el régimen jurídico local e internacional aplicable a la actividad objeto de dicho Régimen así como las demás normas relacionadas con la gestión del Aeropuerto Internacional de Carrasco, en la medida que resulten aplicables a los servicios prestados por SEA según el presente contrato.

F. Las Partes declaran y reconocen que SEA no participa como socio o accionista en Puerta del Sur S.A., ni obtiene ninguna participación en los resultados o beneficios derivados del giro de los negocios de la misma. SEA solamente mantendrá con Puerta del Sur S.A. una relación de prestador independiente de determinados servicios relacionados con la actividad de dicha sociedad, de conformidad con los términos, condiciones y alcances del presente contrato..
En virtud de las consideraciones expuestas precedentemente, las Partes acuerdan:

I. Objeto

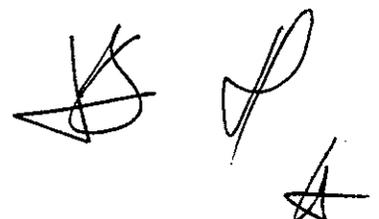
El CONTRATISTA encomienda, y el OPERADOR AEROPORTUARIO acepta el GERENCIAMIENTO OPERATIVO del AEROPUERTO, exclusivamente en las áreas de los servicios para aeronaves, pasajeros, correo y carga, en los términos y condiciones de este contrato, del CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL establecido por el DECRETO 376/002 y demás normas modificatorias y complementarias.

II. Definiciones

2.1. AEROPUERTO: Aeropuerto Internacional de Carrasco, “Gral. Cesáreo L. Berisso”

2.2. DECRETO N° 376/002: Decreto emitido por el Poder Ejecutivo mediante el cual se estableció el Régimen de Gestión Integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco Cesáreo L. Berisso.

2.3. CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL: Contrato mediante el cual se establecen las condiciones jurídicas, técnicas y económicas de las actividades de explotación, comercial, administración, construcción, operación y mantenimiento del Aeropuerto.



2.4. MDN: Ministerio de Defensa Nacional.

2.5. DINACIA: Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

2.6. CONTRATISTA: Puerta del Sur S.A.

2.7. SEA: Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA.

2.8. OPERADOR AEROPORTUARIO: SEA.

2.9. ESTADO: el gobierno de la República Oriental del Uruguay, sus ministerios, secretarías y demás organismos y subdivisiones de gobierno, con jurisdicción o competencia sobre los servicios del Aeropuerto.

2.10. SEGURIDAD OPERACIONAL: conjunto de acciones y medidas del ESTADO y del CONTRATISTA, cada uno dentro del ámbito de sus responsabilidades y obligaciones asumidas en el marco del CONTRATO DE GESTION INTEGRAL y del DECRETO N°376/2002, que tienen por finalidad permitir llevar a cabo las operaciones en el AEROPUERTO en forma segura.

2.11. GERENCIAMIENTO OPERATIVO: Todas aquellas acciones que el OPERADOR AEROPORTUARIO desarrolle en el AEROPUERTO y que se relacionan en forma directa e inmediata con los servicios terrestres para aeronaves y las prestaciones a los pasajeros, cargas y correos, con los alcances y responsabilidades previstos en este contrato. El GERENCIAMIENTO OPERATIVO podrá ser prestado por personal del OPERADOR o personal de terceros.

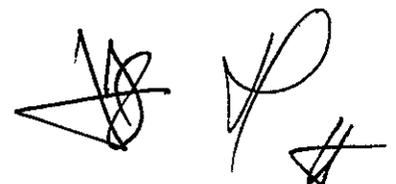
2.12. OPERACIONES: Todas aquellas actividades, servicios y acciones desarrollados en el AEROPUERTO por el CONTRATISTA, con exclusión de las acciones comprendidas en el GERENCIAMIENTO OPERATIVO.

2.13. SEGURIDAD A LA AVIACIÓN (AVSEC): combinación de medidas y recursos humanos y materiales de exclusiva y excluyente responsabilidad del ESTADO destinados a proteger a la infraestructura aeroportuaria de actos de interferencia ilícita respecto de los cuales el OPERADOR AEROPORTUARIO solo prestará su experiencia y conocimiento a fin de que el CONTRATISTA facilite y provea el desarrollo de instalaciones, equipamiento y apoyo a los Organismos Estatales de policía y seguridad competentes en el marco del CONTRATO DE GESTION INTEGRAL

2.14. UNIDAD DE CONTROL: Unidad de control integral de aeropuertos y concesiones aeroportuarias

III. Estructura organizativa del CONTRATISTA.

3.1. La estructura organizativa del CONTRATISTA se adjunta como Anexo "A"

The image shows three handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is a stylized, somewhat abstract scribble. The second signature in the middle is more legible, appearing to be a name or set of initials. The third signature on the right is also a stylized scribble, possibly a date or another set of initials.

3.2. La gerencia de operaciones estará a cargo del OPERADOR AEROPORTUARIO, quién designará al profesional que se desempeñará como gerente de operaciones del Aeropuerto y definirá el perfil de los otros integrantes de dicha gerencia, evaluando y seleccionando los mismos de la propuesta que realice el CONTRATISTA . El gerente de operaciones tendrá a su cargo las funciones relacionadas con el GERENCIAMIENTO OPERATIVO que se detallan en el presente contrato y poseerá total independencia técnica.

3.3. La gerencia de operaciones estará conformada por un equipo de profesionales y técnicos tales como: jefes de base, supervisores, personal de asignación de posiciones y control de rampa, necesarios para el cumplimiento de las actividades comprendidas en el GERENCIAMIENTO OPERATIVO.

3.4. El Directorio del CONTRATISTA tiene a su cargo la definición de las estrategias de negocio y decisiones del CONTRATISTA,.

IV. Servicios a cargo del OPERADOR AEROPORTUARIO.

4.1. El OPERADOR AEROPORTUARIO tendrá a su cargo el GERENCIAMIENTO OPERATIVO con relación a las áreas de su competencia, el cual incluirá la planificación de procedimientos y control de las operaciones del AEROPUERTO.

4.2. El OPERADOR AEROPORTUARIO deberá proveer todos los criterios técnicos relacionados con el GERENCIAMIENTO OPERATIVO y las operaciones por las que se compromete en el presente contrato a fin de que el CONTRATISTA tome las acciones vinculadas a las mismas y ejecute los procedimientos indicados.

4.3. El OPERADOR designara al Gerente de operaciones, quien ocupara durante la vigencia del contrato dicho cargo el cual dependerá del directorio del CONTRATISTA

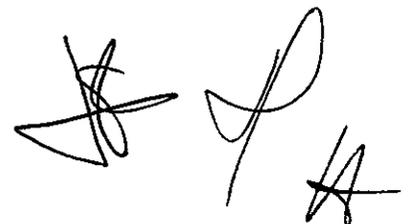
4.4. Los servicios comprendidos en el GERENCIAMIENTO OPERATIVO son los siguientes:

a) Dirección en la confección de proyectos para las obras para la construcción y/o refacción y/o reparación y/o ampliación necesarias para adecuar el Aeropuerto – lado tierra- a las condiciones del Contrato de Gestión Integral con relación a la calidad, equipamientos tecnológicos, funcionalidad y gestión y/o tareas de conservación y mantenimiento, uso de las instalaciones y servicios.

b) Dirección en la confección de proyectos para las obras para la construcción y/o refacción y/o reparación y/o ampliación necesarias para adecuar el Aeropuerto – lado aire- a las condiciones del Contrato de Gestión Integral con relación a las pistas, plataformas, calles de rodaje, franjas de seguridad, ayudas visuales luminosas y no luminosas (calidad, equipamientos tecnológicos, funcionalidad y gestión y/o tareas de conservación y mantenimiento, uso de las instalaciones y servicios).



- c) Elaborar los procedimientos y mecanismos de control de las operaciones a su cargo a ser aplicadas por el CONTRATISTA previa aprobación de la DINACIA . .
- d) Dirección del mantenimiento de rutina y preventivo para el desarrollo de las Operaciones en el Aeropuerto.
- e) Confección de proyectos de cualesquiera normas, instrucciones, reglamentos y circulares de aplicación en el Aeropuerto y control de su aplicación.
- f) Elaboración de Estadísticas y pronósticos del tráfico aéreo. Se deberá mantener un seguimiento y registro permanente, así como los pronósticos respectivos de pasajeros, carga y correo y movimientos de aeronaves. Esta información será la base para relacionar la infraestructura necesaria con la demanda, por lo cual el OPERADOR AEROPORTUARIO indicará al CONTRATISTA la necesidad y el plazo de contar con nueva infraestructura o la provisión de nuevos servicios, en todo aquello que no contradiga el Régimen de Gestión Integral establecido por las normas legales aplicables.
- g) Elaboración de procedimientos para el área de movimiento y control de su cumplimiento. Dichos procedimientos incluyen los relativos a:
- (i) Operación en plataforma y otras áreas indicando modalidades y obligaciones de los operadores aéreos (pasajeros, cargas y correo), aviación general y demás prestadores de otras actividades (proveedores de combustible, handling, catering, etc.).
 - (ii) Elaboración de un registro de los movimientos de aeronaves.
 - (iii) Seguridad durante los períodos de construcción de nuevas facilidades, incluyendo las medidas de mitigación del impacto ambiental de forma tal que la infraestructura del aeropuerto permita un normal desarrollo de la Seguridad Operacional Aeroportuaria.
 - (iv) Control de acceso vehicular y peatonal a las áreas restringidas.
 - (v) Desarrollo de las distintas actividades comerciales y no comerciales, incluyendo el suministro y distribución de combustible.
 - (vi) Remoción de aeronaves a fin de que sus propietarios o explotadores, responsables de su operación, procedan a la remoción.
 - (vii) Estacionamiento de aeronaves, inclusive aquellas que transporten cargas peligrosas.
 - (viii) Información de limitaciones en el uso habitual de la infraestructura del aeropuerto que afecten el normal desarrollo de la seguridad operacional aeroportuaria.
 - (ix) Información de eventuales desplazamientos temporales de cabecera de pistas.
 - (x) Establecer sistema de accesos, sentido de circulación, señalización, controles y penalidades en la circulación y regulación del desarrollo de todas las actividades.
 - (xi) Inspecciones e informes en el área de movimiento, incluyendo franjas de pistas, plataformas, calles de rodaje, áreas verdes y drenajes, incluyendo



los procedimientos generales de limpieza y barrido de pistas, calles de rodaje y plataforma.

(xii) Control de las ayudas visuales y señalización.

h) Elaboración de procedimientos y mecanismos de control correspondientes a extinción de incendios, los cuales estarán sujetos a la previa aprobación del organismo del Estado que corresponda. Dichos procedimientos incluyen los relativos a:

(i) Estructura de los servicios de emergencia. Organización, personal y cadena de mando.

(ii) Emergencia en el aeropuerto.

(iii) Programa de entrenamiento para el personal afectado al servicio.

(iv) Limitación a las operaciones en caso de no contar temporalmente con la capacidad establecida.

(v) Plan de prevención e incendios, evacuación y almacenaje de objetos peligrosos.

(vi) Determinación de responsabilidades en casos de emergencia.

i) Confeccionar un proyecto del Plan de Seguridad a la Aviación (AVSEC) a ser implementado por los organismos estatales competentes precisando necesidades en infraestructura, equipamiento y tecnología, el cual será elevado a la DINACIA, para su aprobación e implementación.

j) Procedimientos para Accesos y estacionamiento vehicular, incluyendo los siguientes:

(i) Planificación del sistema de accesos al aeropuerto, tanto en la situación existente como para el nuevo terminal de pasajeros, el terminal de carga existente y sus futuras modificaciones.

(ii) Planificación del estacionamiento vehicular contemplando los distintos tipos de vehículos que llegan al aeropuerto.

(iii) Planificación, ordenamiento, control de acceso y sistema de vigilancia de la vialidad del lado terrestre del terminal de pasajeros y del terminal de cargas.

(iv) Procedimientos de control de tránsito y circulación en la fachada terrestre del terminal de pasajeros, incluyendo estacionamiento temporal en la fachada del terminal.

k) Procesos para Terminal de pasajeros, incluyendo los siguientes:

(i) Desarrollar un plan para la operación del terminal de pasajeros a fin de optimizar en términos del Contrato de Gestión Integral:

1) Despacho de pasajeros y equipaje, que incluye check-in, pago de tasas, controles migratorios, de aduanas, y otras actividades gubernamentales,

2) Satisfacción de las necesidades de los distintos tipos de usuarios que llegan al aeropuerto en distinta modalidad de transporte en horarios distintos.



3) Diseño de los procedimientos del terminal que estarán en función de la optimización de la operación, incluyendo:

- (i) información al pasajero.
- (ii) información general
- (iii) señalización interna del terminal.
- (iv) el correcto desempeño de las compañías aéreas y otras organizaciones que operen en el terminal de conformidad con los procedimientos propuestos por el OPERADOR AEROPORTUARIO y con las disposiciones del CONTRATISTA.

l) Procedimientos para manejo de carga y correo aéreo. Se establecerán procedimientos de inspección y control de la gestión del terminal de carga aérea, teniendo en cuenta la infraestructura instalada y el equipamiento respecto a la demanda y el nivel de servicio y calidad requerido al operador de carga aérea.

m) Aviación general.

Se establecerá un plan para la aviación general en función de la demanda y el desarrollo previsto.

n) Asistencia y asesoramiento al CONTRATISTA en todo lo relativo a los seguros que cubran cualesquiera de los riesgos asociados al Aeropuerto y las Operaciones.

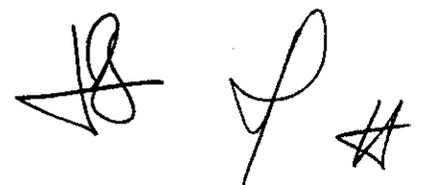
4.5. El OPERADOR AEROPORTUARIO realizará las tareas a su cargo utilizando el cuidado y la pericia razonable de acuerdo con los estándares propios de la actividad aeroportuaria. Estos estándares de debido cuidado serán los únicos utilizados para evaluar la calidad de los servicios prestados.

4.6. Las informaciones, asesoramiento, recomendaciones, evaluaciones o conclusiones del OPERADOR AEROPORTUARIO serán realizadas por este, según sus mejores conocimientos, opinión y entendimiento.

V. Estándares para la actividad

5.1. Las Operaciones, los aspectos de la SEGURIDAD OPERACIONAL, de la SEGURIDAD A LA AVIACIÓN (AVSEC) y seguridad ambiental, se regirán por los estándares establecidos en el marco del CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL y brindando al ESTADO todo el apoyo y medios al alcance para colaborar con éste en el ejercicio de sus funciones estatales indelegables no alcanzadas por la Gestión Integral a cargo del CONTRATISTA y/o del OPERADOR AEROPORTUARIO (tales como controles aéreos, aduana, migraciones, sanitarios, de policía de seguridad, etc).

5.2. En acuerdo con la DINACIA, el OPERADOR AEROPORTUARIO definirá criterios adecuados a la situación particular del AEROPUERTO a fin de que se confeccionen los respectivos manuales que serán implementados por el CONTRATISTA en las condiciones establecidas en el CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL y demás normativa aplicable. Durante el periodo que insuma la



implementación de los respectivos manuales, las operaciones del AIC se llevaran a cabo en cumplimiento de los estándares utilizados actualmente en dicho AEROPUERTO por la DINACIA.

5.3. El OPERADOR AEROPORTUARIO establecerá los mecanismos de monitoreo y control de los estándares establecidos de conformidad con los artículos 5.1 y 5.2 precedentes, de manera de mantener en todo momento los niveles de calidad y servicio definidos en el CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL. Se trabajará con pronósticos que permitan observar la tendencia de la demanda en los distintos servicios previendo necesidades de ajuste con la anticipación necesaria.

VI. Plan de capacitación

El OPERADOR AEROPORTUARIO brindará al CONTRATISTA, en los términos previstos en la cláusula IV del presente, la dirección para el diseño e implementación de los planes de capacitación técnica en materia de operaciones para todo el personal del CONTRATISTA. Dicha capacitación será implementada por el CONTRATISTA bajo la supervisión del OPERADOR AEROPORTUARIO. En Anexo "B" se definen las diferentes áreas técnicas del programa de capacitación de personal.

VII. Servicios a cargo del CONTRATISTA

El CONTRATISTA desarrollará por su exclusiva cuenta, cargo y riesgo, todas las acciones y actividades tendientes a la explotación comercial, administración, construcción y mantenimiento, que implica la gestión integral del AEROPUERTO comprendidas en las operaciones.

VIII. Medios materiales y humanos

8.1. El OPERADOR AEROPORTUARIO proveerá al CONTRATISTA, además de la designación del gerente de operaciones, los medios de acceso pleno y actualización inmediata, a toda la información, de carácter técnico, económico y de cualquier otra clase, que pudiese servir al CONTRATISTA para conducir las OPERACIONES del Aeropuerto.

8.2. Los recursos materiales y humanos serán los necesarios para desarrollar eficientemente la GESTIÓN INTEGRAL del AEROPUERTO. El CONTRATISTA basado en los proyectos, elaborados por el OPERADOR AEROPORTUARIO proveerá los sistemas de información al pasajero, asignación de posiciones en plataforma, facturación, sistema de comunicación, software y hardware específicos, sistema de finger o mobil lounge, muebles y útiles Este listado será adecuado a las necesidades del AEROPUERTO que quedarán definidas con la presentación a realizar por el CONTRATISTA del programa de puesta a punto y del plan maestro. A título indicativo se describen someramente en los anexos "C" y "D" que se adjuntan al presente contrato. Los referidos medios materiales y humanos están sujetos a



variaciones o modificaciones que se deban implementar en el futuro por razones de servicio.

8.3. Todo el personal recibirá en forma permanente cursos de perfeccionamiento e instrucción ante los constantes cambios en la tecnología y en los cambios de modalidad en la operación.

8.4. El CONTRATISTA y el OPERADOR AEROPORTUARIO acordaran el aporte puntual de expertos técnicos en áreas específicas que pudieran resultar necesarios.

IX. Responsabilidades del CONTRATISTA y del OPERADOR AEROPORTUARIO

9.1. El CONTRATISTA asume total y absoluta responsabilidad frente al Estado y a terceros por la ejecución de las obligaciones asumidas en el presente contrato por el OPERADOR AEROPORTUARIO.

9.2. El CONTRATISTA mantendrá indemne al OPERADOR AEROPORTUARIO de toda demanda, procedimiento administrativo o judicial por cualquier concepto, sentencia, medidas cautelares de cualquier naturaleza, o procedimiento de investigación formulado por cualquier tercero y dirigido contra el OPERADOR AEROPORTUARIO:

(i) con relación al CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL, el AEROPUERTO o los actos, hechos u omisiones con ellos relacionados; y

(ii) con relación al Contrato de Operación o los actos, hechos u omisiones con él relacionados.

9.3. El OPERADOR AEROPORTUARIO y el CONTRATISTA suscribirán simultáneamente con el presente contrato, una cláusula adicional estableciendo el procedimiento aplicable con respecto a la obligación de indemnidad asumida por el CONTRATISTA frente al OPERADOR AEROPORTUARIO, sobre la base del principio de que cualquier esfuerzo económico o desembolso cubierto por dicha obligación de indemnidad será efectuado directamente por el CONTRATISTA tan pronto como sea requerido o necesario para asegurar el adecuado cumplimiento de dicha obligación de indemnidad.

9.4. El OPERADOR AEROPORTUARIO solo será responsable frente al CONTRATISTA por el cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo el presente contrato.

9.5. El CONTRATISTA estará exento de la obligación de indemnidad establecida en esta cláusula respecto de cualquier efecto adverso que sufra el OPERADOR AEROPORTUARIO en cuanto se determinase judicialmente que tal efecto adverso tuvo como causa directa un acto, hecho u omisión del OPERADOR AEROPORTUARIO realizado con dolo o culpa grave.



X. Plazo y rescisión

10.1. Este contrato tendrá vigencia durante toda la vigencia del CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL.

10.2. En caso de incumplimientos de las obligaciones por parte del OPERADOR AEROPORTUARIO, el CONTRATISTA podrá rescindir el presente contrato.

10.3. El OPERADOR AEROPORTUARIO podrá rescindir el contrato en caso de que el CONTRATISTA no respete las indicaciones que le hayan sido dadas o no se atengan a las técnicas específicas indicadas por el OPERADOR AEROPORTUARIO, comprometiendo el cumplimiento de los objetivos previstos en el régimen de gestión integral.

10.4. Previo a la rescisión, el OPERADOR AEROPORTUARIO solicitará al CONTRATISTA el cumplimiento de las indicaciones técnicas encomendadas, el CONTRATISTA, en un plazo de treinta (30) días corridos, deberá justificar los motivos de su accionar, brindando la solución alternativa a lo solicitado por el OPERADOR AEROPORTUARIO en caso de corresponder. Vencido dicho plazo y constatada la omisión por parte del CONTRATISTA, el OPERADOR AEROPORTUARIO podrá promover la rescisión del presente contrato de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Régimen de Gestión Integral que consta en el DECRETO 376/002.

10.5. El OPERADOR AEROPORTUARIO tendrá además el derecho a rescindir el contrato en caso de incumplimiento de la obligación de pago establecida en la cláusula 12.2

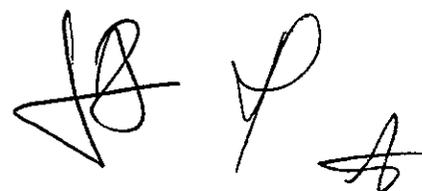
10.6. Una vez dispuesta por cualquiera de las partes la rescisión del contrato en razón de las causales previstas, el CONTRATISTA presentará ante el Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay la solicitud de sustitución del OPERADOR AEROPORTUARIO, conforme lo dispuesto en el punto 2.1.2. del Régimen de Gestión Integral.

10.7. Las rescisiones sólo tendrán efecto a partir de su autorización por parte del Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay.

10.8. En todos los casos en que se produzca la rescisión del presente, las partes tendrán derecho a reclamar daños y perjuicios pertinentes.

XI. Garantía

11.1. Para afianzar el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el presente Contrato, el OPERADOR AEROPORTUARIO constituirá una garantía de fiel cumplimiento de contrato a satisfacción del CONTRATISTA, por una suma equivalente al 5% del monto contractual indicado como contraprestación en la cláusula 12, que deberá mantener vigente durante toda la vigencia del presente contrato.



11.2. Dicha garantía podrá ser renovable por plazos no inferiores a un (1) año y con una anticipación nunca inferior a treinta (30) días previa a la fecha de cada vencimiento.

11.3. La garantía deberá constituirse con referencia expresa a este Contrato. El documento constitutivo original deberá ser entregado al CONTRATISTA el cual entregara una copia a la UNIDAD DE CONTROL

11.4. El CONTRATISTA, previa intimación al OPERADOR AEROPORTUARIO a fin de que cumpla con las obligación en las que se hallare en mora dentro de un plazo de quince (15) días, se encontrará capacitado para afectar la porción de la garantía que corresponda para procurar por sí o a través de terceros, con cargo al OPERADOR AEROPORTUARIO, la ejecución de las obligaciones omitidas por éste y atender a la reparación de los daños y perjuicios, incluidos los intereses legales derivados de la mora.

11.5. Cualquier incumplimiento a una cláusula del presente Contrato por parte del OPERADOR AEROPORTUARIO se considerará cubierto por esta garantía, no teniendo derecho el CONTRATISTA a reclamar ningún otro resarcimiento, indemnización, pago o gasto fuera el importe cubierto por la garantía.

11.6. En caso de que se afectase la garantía en todo o en parte, el OPERADOR AEROPORTUARIO 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.

11.7. La garantía será devuelta al OPERADOR AEROPORTUARIO dentro del plazo de sesenta (60) días de producida la extinción del presente.

XII. Contraprestación

12.1. Como contraprestación única, total y definitiva por todas las prestaciones a cargo del OPERADOR AEROPORTUARIO, el CONTRATISTA abonará al OPERADOR AEROPORTUARIO un 2,5% de los ingresos aeronáuticos anuales del CONTRATISTA, según los Estados Contables auditados correspondientes al ejercicio del año respectivo.

12.2. El CONTRATISTA, mensualmente y a cuenta de saldo que resulte del porcentaje anual correspondiente a la contraprestación, adelantará al OPERADOR AEROPORTUARIO la suma de US\$ 25000 (US\$ veinticinco mil). En caso de incumplimiento de la obligación de pago de los adelantos de sumas de dinero previstos en esta cláusula por un período de tres meses no consecutivos, el OPERADOR AEROPORTUARIO está autorizado a rescindir el presente contrato.

XIII. Confidencialidad



13.1. Cada una de las Partes se abstendrá de divulgar cualquier información de la otra Parte obtenida como consecuencia o en ocasión de la ejecución de este contrato, o relativa a tal ejecución, salvo que tal información pudiera ser considerada razonablemente no confidencial y susceptible de acceso público.

13.2. Los recaudos exigidos y los límites de la confidencialidad exigida a cada Parte serán apreciados tomando en cuenta los recaudos adoptados por o que razonablemente debería adoptar la respectiva Parte para proteger su propia información confidencial, y los límites impuestos por cualquier ley de orden público aplicable.

XIV. MDN

Conforme a lo establecido en el numeral 4.19 del RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL aprobado mediante el DECRETO, se deja establecida: (i) la total independencia del MDN en esta relación contractual; (ii) la posibilidad de extinción del Contrato entre MDN y el CONTRATISTA, sin responsabilidad alguna para el MDN respecto de este contrato; y (iii) la posibilidad de rescate del CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL por parte del MDN.

XV. Ley aplicable. Arbitraje

15.1. Este contrato será interpretado y ejecutado conforme a las leyes de la República Oriental del Uruguay.

15.2. Todas las desavenencias que deriven de este contrato o que guarden relación con éste serán resueltas definitivamente de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por tres árbitros nombrados conforme a dicho Reglamento. El arbitraje será conducido en inglés y tendrá lugar en Miami, Estados Unidos de Norte América.

XVI. Notificaciones

Las Partes se dirigirán todas las comunicaciones y notificaciones relacionadas con este contrato a las siguientes direcciones:

16.1. El CONTRATISTA:

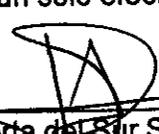
Puerta del Sur S.A.
Plaza Independencia 831 Of 1201, Montevideo, Uruguay
Teléfono: 900-8427.
Fax: 900-4392.
Atención: Dirección de Legales.

16.2. El OPERADOR AEROPORTUARIO.



SEA:
Plaza Independencia 831 Of. 1211, Montevideo, Uruguay
Teléfono: 901-8390.
Fax: 916-2896
Atención: COO.
Y / Direccion Italia
20090 Aeroporto di Linate

En prueba de conformidad, las Partes suscriben dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en los lugares y fechas abajo indicados.

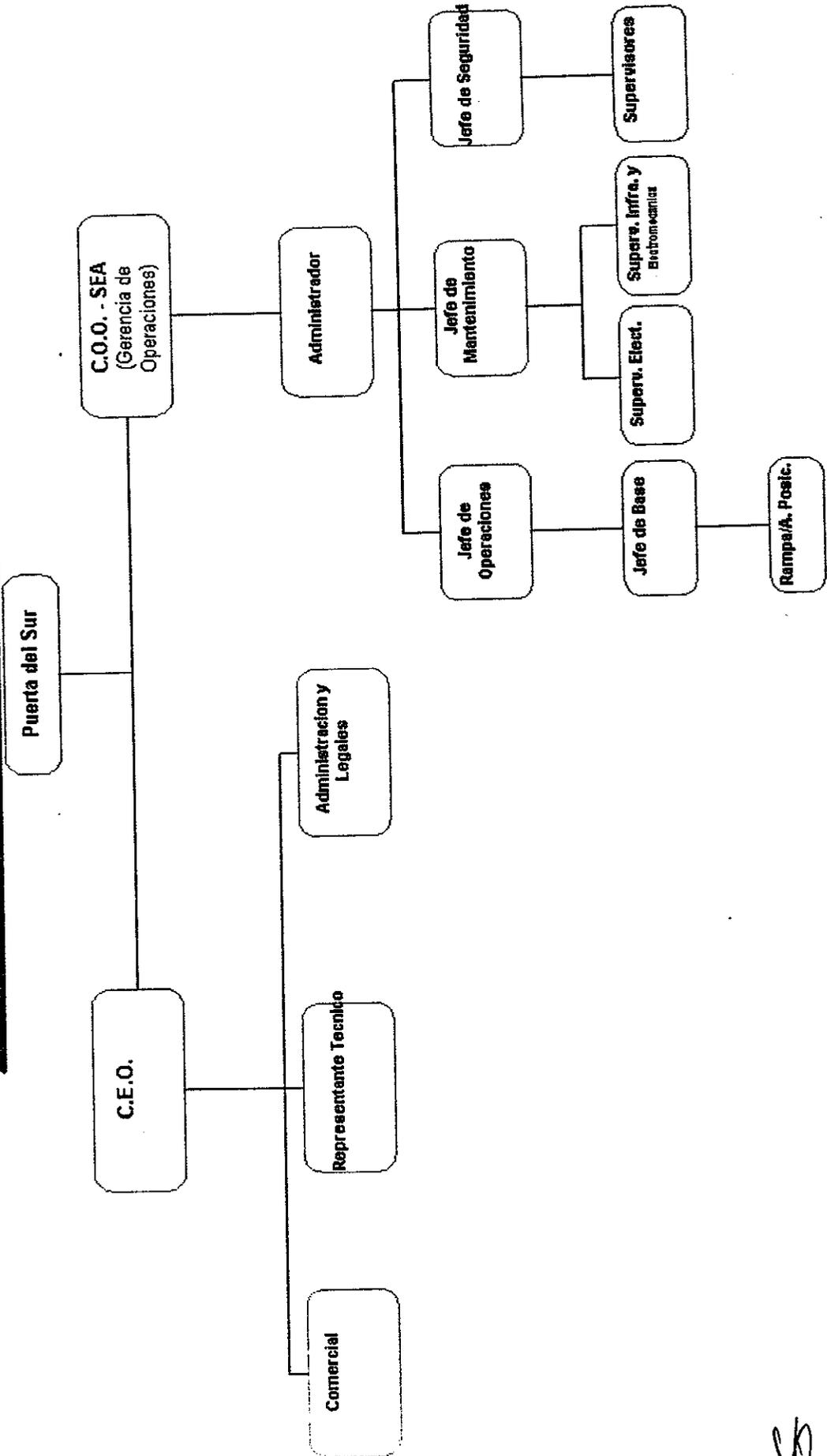

Puerta del Sur S.A.
Por: Jorge A. Chouldjian
Carácter: Director
Lugar: Montevideo, Uy
Fecha: -11-2003


Società per Azioni/Esercizi Aeroportuali SEA
Por: Giorgio Fossa
Carácter: Presidente
Lugar: Milano Italia
Fecha: 14-11-2003


Puerta del Sur S.A.
Por: Fernando V. Pelaez
Carácter: Director
Lugar: Montevideo, Uy
Fecha: -11-2003

Q

AEROPUERTO DE CARRASCO



[Handwritten signatures and initials]

ANEXO "B "

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE PERSONAL

1- Capacitación.-

El objeto de los planes de capacitación y entrenamiento es permitir a los empleados adquirir, incrementar y actualizar los conocimientos necesarios que les permitan desarrollar su tarea en forma eficiente, segura, procurando la mejor calidad del servicio. Los empleados tendrán la oportunidad de perfeccionarse en su trabajo a fin de aumentar su eficiencia y la calidad del mismo.

La capacitación se desarrollara en tres niveles, de acuerdo a las necesidades generadas por la explotación del AIC, los mismo son:
Durante el proceso de contratación,
Capacitación específica para cada cargo a desempeñar por el dependiente,
Capacitación permanente en cada una de las áreas respectivas.

El programa de capacitación será brindado por personal capacitado contratado por el contratista a dichos efectos.

2- Programa.

Capítulo 1. GENERALIDADES

45'

1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP - Aeronautic Information Publication)
2. Alfabeto OACI
3. Siglas de Identificación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA International Air Transport Association)
4. Designador general de aeronaves
5. Indicadores Identificadores de Servicio OACI/ AFTN

Capítulo 2. ACTIVIDADES EN PLATAFORMA

90'

1. Control o Regulación
2. Asignación de puestos de estacionamiento
3. Criticidad en la Plataforma
4. Actividades del Operacionales

Capítulo 3. PASAJEROS, CARGA, CORREO Y AVIACIÓN GENERAL

45'

1. Pasajeros y su Equipaje
 - *Requisitos y procedimientos de salida*
 - *Custodia y cuidado de pasajeros, tripulantes y su equipaje*
 - *Disposiciones Generales*
 - *Disposiciones Particulares*
 - *Equipajes*
2. Carga / Correo
 - *Exportación*
 - *Importación*
3. Aviación General

Capítulo 4. ACCIDENTES E INCIDENTES
45'

1. Causas
2. Daños causados a personas, bienes y/o cosas en el Aeropuerto
3. Tipos de accidentes
4. Accidentes del Personal
 - *Accidentes en Plataforma relacionado con personas*
 - *Accidentes en Plataforma relacionados con equipamiento*
 - *Incidentes en Plataforma*
5. Tipos de Daños
 - *Daños a las aeronaves*
 - *Daños a vehículos y equipos técnicos de cualquier tipo*
6. Registro de los eventos
 - *Acciones correctivas*

Capítulo 5. SEGURIDAD EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
45'

Capítulo 6. EQUIPOS Y VEHÍCULOS EN ÁREA AIR SIDE
45'

Capítulo 7. CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN ÁREA AIR SIDE
90'

1. Aspectos normativos
2. Obligaciones
 - *En el área de maniobras*
 - *En las Plataformas*
3. Circulación de Personas
4. Circulación de equipos
5. Límites de responsabilidad (Hand Over) en el área Air Side entre el Concesionario y el ATS.

Capítulo 8. SEÑALIZACIÓN
90'

1. Señalización Horizontal y Vertical
2. Circulación en Condiciones de Baja Visibilidad
3. Concepto del Sistema de Guía y Control de Movimiento en la Superficie (SMGCS)

- *Finalidad*
 - *Composición*
 - *Condiciones Operacionales*
 - *Justificación del sistema SMGCS.*
 - *Consideraciones finales.*
4. Seguridad de los equipos en movimiento
 - *Señalización*
 - *Precauciones en el traslado y posicionamiento*
 5. Riesgo de FOD (Foreign Object Damage)
 6. Principales señales y letreros en el área de movimientos

Capítulo 9. LIMPIEZA

45'

1. Objetos Extraños y Prevención de Daños
2. FOD y los costos de Mantenimiento
3. Orígenes del FOD
4. Lavado de equipos, vehículos y aeronaves

Capítulo 10. ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

45'

1. Ventajas
2. Inconvenientes

Capítulo 11. MERCANCÍAS PELIGROSAS

45'

1. Principios generales.
2. Clasificación.
3. Clases y divisiones
4. Marcas y etiquetas
5. Obligaciones del expedidor
6. Obligaciones del Explotador
7. Procedimientos de Emergencia
8. Tipo de etiquetas

Capítulo 12. MERCANCÍAS RADIOACTIVAS

45'

1. Radio protección
2. Procedimientos de emergencia
3. Responsabilidades

Capítulo 13. AIRPORT HANDLING MANUAL – IATA

90'

1. Introducción
2. Generalidades
3. Procedimientos de Emergencia
4. SSIM

Capítulo 14. PROCEDIMIENTOS PARTICULARES DEL AEROPUERTO

135''

1. Plan de Emergencia de Aeropuerto
2. Plan de Seguridad Aeroportuaria
3. Planes de Evacuación de Terminales y Edificios
4. Manual del Aeropuerto
5. Manual de Gestión Aeroportuaria
6. Facturación

Capítulo 15. MARCO LEGAL

90'

1. Código Aeronáutico
2. Contrato de Gestión Integral
3. Generalidades
4. Cuadro Tarifario

Capítulo 16. SISTEMAS INFORMÁTICOS

90'

1. Conocimientos de manejo de WINDOWS NT, OUTLOOK
2. Manejo de paquete MICROSOFT OFFICE
3. Manejo de FIDS, CUTE, LDCA, SSIM

Capítulo 18. CAPACITACION ADICIONAL

1. Inglés (de acuerdo al nivel y horarios previstos)
2. Socorrista y Primeros Auxilios en catástrofes aeroportuarias (sujeto a la disponibilidad)
3. Capacitación en Prevención y Neutralización de Emergencias y Evacuación del Aeropuerto (sujeto al calendario y disponibilidad de la Gerencia Responsable)
4. Práctica de uso de matafuegos (sujeto a la disponibilidad)

EVALUACIÓN

Total de horas lectivas 45' c/u = **24** (no incluye el Capítulo 18 - Capacitación Adicional)

Régimen de Evaluaciones

Las evaluaciones serán del tipo "multiple choice", las cuales deberán ser aprobadas con un puntuación mínima del 70%. Para aquellos casos que por razones justificadas o de fuerza mayor no pudieran efectuar las evaluaciones correspondientes en las fechas fijadas, los instructores implementaran exámenes alternativos en fechas a determinar oportunamente.

Los resultados obtenidos, no aprobación y/o no presentación a una evaluación serán reflejadas en la "Evaluación de Desempeño", en los cuales deberá constar de ser necesario la repetición del

curso en el próximo periodo y/o poner al operador a consideración.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

ANEXO "C"
MEDIOS MATERIALES
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

1- Equipamiento.-

Mantenimiento

- 1 Vehículo 4x4 todo terreno (pintado en norma) con enganche
- 1 Radio VHF (solo escucha) frecuencia aeronautica
- 1 Radio UHF
- 1 Batidora (luces)
- 1 GEL 5 KVA
- 1 Bandera aeroportuaria
- 1 Equipo de luces incorporado al vehiculo (busca huellas)
- 1 Barra antivuelco
- 1 Kit de herramientas basicas

Equipo de Bacheo de Emergencia

- 1 Pizon brivador 5 a 10 hp
- 1 Motocompresor 185 hp
- 1 Martillo
- 1 Pala
- 1 aserradora
- material de señalizacion

Operaciones

- 1 Vehículo 4x4 todo terreno (pintado en norma) con enganche
- 1 Radio VHF (solo escucha) frecuencia aeronautica
- 1 Radio UHF
- 1 Batidora (luces)
- 1 Bandera Aeroportuaria

Protectores auditivos para personal de rampa
Vestimenta de seguridad (casacas reflectivas)
zapatos, camperas, etc,

Equipos de comunicaciones (handies)

- 2- Sistema Información al Pasajero (FIDS)
- 3- Sistema de Gestión Administrativa (SAP)
- 4- Sistemas Informáticos (PC, Windows, Office, etc)



FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM

FIDS

Memoria técnica descriptiva

[Handwritten signatures and initials]

**FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM
FIDS**

Emisión:	
Vigencia:	
Actualización:	
Página 2 de 13	

SYT
Dirección de Sistemas y Tecnología

Reporte Especial

INDICE

1.	FIDS (FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM)	3
2.	OBJETIVO DEL SISTEMA	3
3.	COMPOSICIÓN DEL SISTEMA	3
4.	SISTEMA DE MONITORES O DISPLAY	4
5.	TIEMPO DE REFRESCO DE LA INFORMACIÓN	6
6.	CARACTERÍSTICAS TÍPICAS DE LA INSTALACIÓN	6
6.1.	RECURSOS MATERIALES EMPLEADOS	6
6.1.1.	Gabinetes	6
6.1.2.	Estaciones de Generación de información	6
6.1.3.	Servidores de FIDS	6
6.1.4.	Convertidores de video	6
6.1.5.	Moduladores de video	6
6.1.6.	VCR	6
6.1.7.	Televisor / Monitor de señal de ajuste	6
6.1.8.	Interconexión con la red informática	6
6.1.9.	Monitores de salón	6
6.1.10.	Unidad ininterrumpible de energía	6
6.1.11.	Estaciones de trabajo de Altas, Bajas y Modificaciones	7
6.2.	DESCRIPCIÓN DE LA INSTALACIÓN	7
6.2.1.	Generación de información	7
6.2.2.	Presentación de la Información	7
6.2.3.	Conversión a video	7
6.2.4.	Modulación de video	7
6.2.5.	Red de cableado	7
6.2.6.	Topología FIDS	8
6.2.7.	Estaciones de trabajo	8
6.2.8.	Alimentación eléctrica	8
6.2.9.	Adecuación de la sala técnica	8
7.	FUNCIONAMIENTO DE FIDS EN LOS MONITORES CRT	8
7.1.	FIDS EN LOS CHECK IN:	8
7.2.	FIDS EN CADA CINTA DE EQUIPAJES	9
7.3.	FIDS EN LOS GATES	9
7.4.	FIDS EN LOST & FOUND:	9
8.	ANTEPROYECTO DE LA RED DE RELOJES	10
9.	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL POSIBLE EQUIPAMIENTO DE MONITORES	10
9.1.	MONITORES TIPO CRT	10
9.2.	MONITORES DE PLASMA	11
9.3.	SERVIDORES	12

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
		Actualización:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 3 de 13	

1. FIDS (Flight Information Display System)

Es el sistema de información al pasajero implementado en los Aeropuertos mas importantes del mundo. El Conrac es un producto de origen alemán cuya primera versión data de 1990.

Desde esta hasta la implementada en nuestros aeropuertos, el producto fue evolucionando y prestando servicio en forma creciente en aeropuertos como Lisboa (Portugal), Atenas (Grecia), Frankfurt (Alemania), Hannover (Alemania), Asunción (Paraguay), San Pablo (Brasil), Innsbruck (Austria), Helsinki (Finlandia), Argentina (Ezeiza), entre otros.

2. Objetivo del Sistema

El sistema en cuestión tiene como principal objetivo la provisión de información sobre la actividad del aeropuerto a los pasajeros.

Simultáneamente contribuirá al registro de todos los datos referentes a los movimientos con fines estadísticos para el aeropuerto, generando así información necesaria y útil para proveer a diversos sistemas que se nutren de esta como podrían ser Facturación, IVR, Internet, Intranet, etc.

El sistema FIDS apunta a ser la base de datos del aeropuerto donde se ingresan todas las novedades referentes a su actividad operativa.

3. Composición del sistema

El sistema esta basado en tecnologías cliente-servidor y desarrollado en tres capas:

- **Bases de datos**
- **Software de aplicación (back end)**
- **Software cliente (front end)**

La base de datos es el contenedor de toda la información referente a los vuelos, tanto vuelos programados como vuelos operativos.

La aplicación es el programa que accede a la base de datos, y el cliente es el software instalado en las workstations de los usuarios del sistema, a través del que tienen acceso a la aplicación como se ve en la figura 1.

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
		Actualización:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 4 de 13	

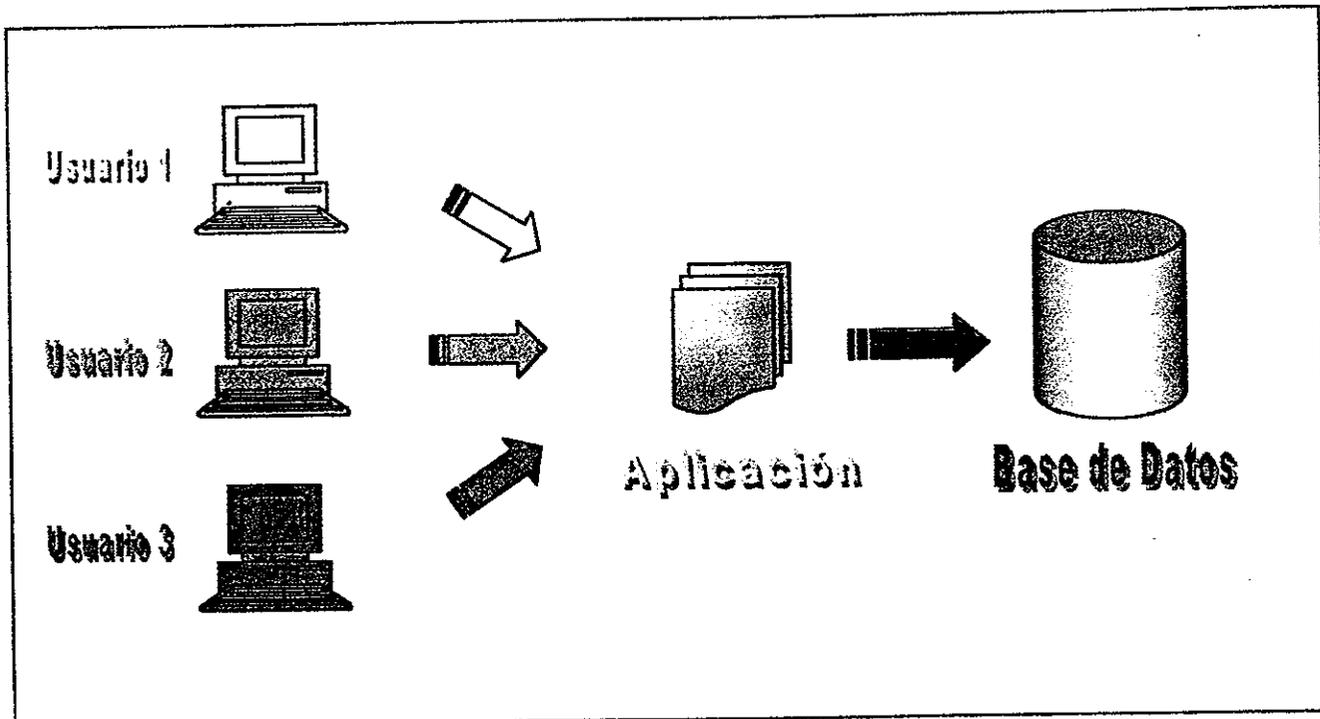


Figura 1

La aplicación, a su vez es la encargada de controlar los dispositivos de información que tiene configurados y conectados.

Estos dispositivos pueden ser monitores (plasma o crt), paneles de LCD, carteles luminosos, tableros de paletas, y cualquier otro para el que se configure el sistema con los correspondientes controladores.

4. Sistema de Monitores o Display

En la siguiente figura se muestran ejemplos de las distintas tecnologías de display posibles.

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

**FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM
FIDS**

Emisión:	
Vigencia:	
Actualización:	
Página 5 de 13	

SYT
Dirección de Sistemas y Tecnología

Reporte Especial

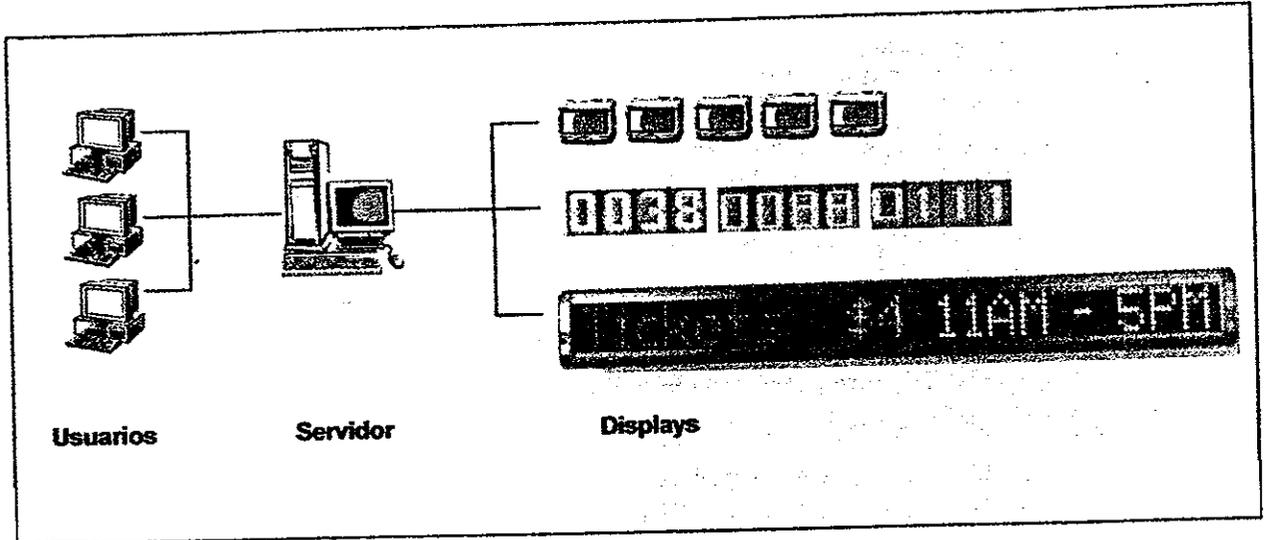
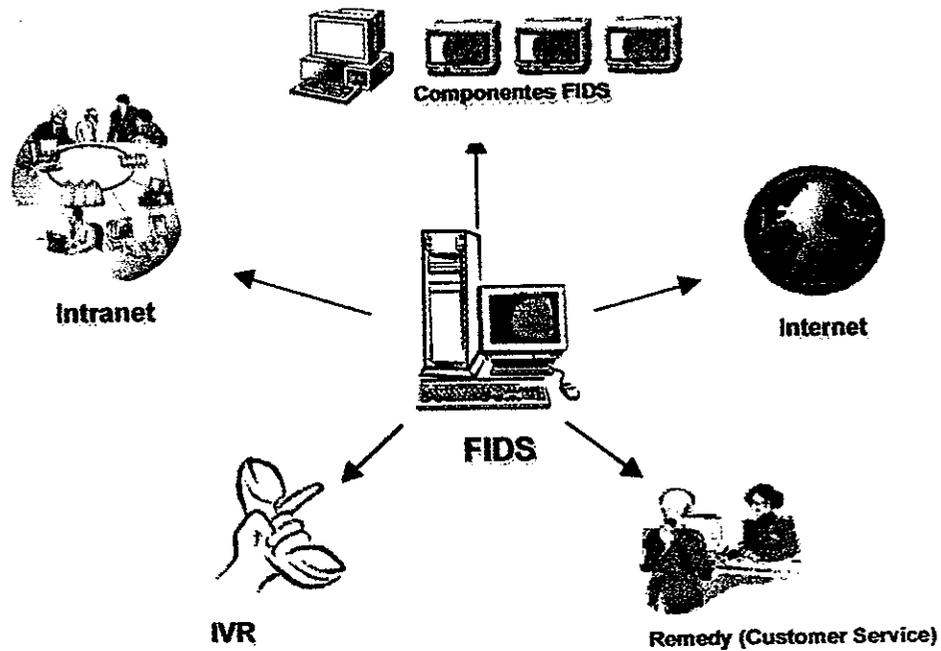


Figura 2

Sobre estos displays se presenta la información necesaria para mantener al público del aeropuerto al tanto de los acontecimientos de mayor importancia dentro de la terminal.

El sistema FIDS esta interconectado con otros sistemas a los que provee información tales como Internet, Intranet, Remedy (Customer Service), IVR (Sistema automático de atención telefónica).



EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
		Actualización:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 6 de 13	

5. Tiempo de refresco de la información

Todos los sistemas alimentados desde FIDS son actualizados constantemente por períodos (ej. cada cinco minutos) y la información es distribuida entre los servidores a través de la red informática.

6. Características típicas de la instalación

El sistema será implementado en el recinto de una Sala Técnica, especialmente acondicionado.

6.1. Recursos materiales empleados

Consta de:

- 6.1.1. Gabinetes**
Tres gabinetes metálicos estandarizados de de 42 UR de altura.
- 6.1.2. Estaciones de Generación de información**
En cada gabinete se instalaron 3 PC marca Hewlett Packard.
- 6.1.3. Servidores de FIDS**
Dos servidores marca Compaq, modelo Proliant ML 350 (en los cuales reside la aplicación FIDS)
- 6.1.4. Conversores de video**
Tres Conversores de video
- 6.1.5. Moduladores de video**
Tres Moduladores de señal de video
- 6.1.6. VCR**
Una Video Cassettera para pasar video en tiempo real
- 6.1.7. Televisor / Monitor de señal de ajuste**
Un Televisor de 14'.
- 6.1.8. Interconexión con la red informática**
Switch marca 3COM, modelo 1100 de 24 bocas
- 6.1.9. Monitores de salón**
Televisores, monitor o plasma
- 6.1.10. Unidad ininterrumpible de energía**
UPS de 6 Kva
- 6.1.11. Estaciones de trabajo de Altas, Bajas y Modificaciones**
2 Estaciones de trabajo Hewlett Packard

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
		Actualización:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 7 de 13	

6.2. Descripción de la instalación

6.2.1. Generación de información

La generación de información para presentación requiere del intercambio de información de FIDS desde la Base de Datos Central a través de la información ingresada a través de las estaciones de trabajo (6.1.11), provistas del software Cliente correspondiente.

6.2.2. Presentación de la Información

Cada una de las estaciones de trabajo (6.1.2) está orientada a generar la información que luego será convertida a señales de video (6.1.4), moduladas a cierto canal de televisión y transmitida a los monitores.

De esta manera, la información de Partidas es generada en una de estas estaciones, la de Arribos en otra, y la tercera se utiliza para información general o combinada.

6.2.3. Conversión a video

Una vez generada la información, se adecua la señal proveniente de la PC para ser compatible con los sistemas de video, utilizando conversores de señal digital a video compuesto analógico.

6.2.4. Modulación de video

Mediante los moduladores de video (6.1.5), la señal es codificada y acondicionada para poder ser transmitida sobre un determinado canal de televisión.

Cada una de las tres estaciones de trabajo (6.1.2), estará modulada sobre un canal distinto. De esta manera, la información que mostrará un determinado monitor (Arribos, partidas, Generales) dependerá del canal que sea seleccionado.

6.2.5. Red de cableado

El servicio FIDS supone utilizar la red de distribución de cableado estructurado, y una red de cable coaxial RG 6, que convergerá a algunas de las Salas de Cableado en donde se instalaran los elementos activos.

La conexión con los televisores, conversores digitales-analógicos, y los moduladores se realiza mediante una red de cable coaxial y conectores tipo BNC. Los elementos activos de red y las estaciones de trabajo se integran utilizando una red de cableado estructurado basadas en cable tipo UTP.

De la misma forma la alimentación de los elementos activos será desde el centro de Cómputos en donde se encontraran los servidores de la aplicación.

Se estudiará en detalle la ubicación del equipamiento y el uso de terminales de presentación visual con monitores de CRT para información al público, mostradores de check in, cintas y para los mostradores de embarque.

6.2.6. Topología FIDS

Se utilizaría una combinación entre lo que son los monitores CRT y los TV, la parte de video estaría compuesta como mínimo por 3 canales (Arribos, Partidas y Varios).

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
		Actualización:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 8 de 13	

6.2.7. Estaciones de trabajo

Finalmente se instalarán dos computadoras personales para ingreso de información y tareas generales de las áreas operativas del aeropuerto. Se incluyen en cada estación de trabajo las licencias de software.

6.2.8. Alimentación eléctrica

Este conjunto se alimenta eléctricamente mediante una UPS de 6 Kva de forma de soportar cortes de energía.

6.2.9. Adecuación de la sala técnica

Se ha previsto además de un equipo de aire acondicionado para el recinto del equipamiento informático.

7. Funcionamiento de FIDS en los Monitores CRT

En los monitores tipo CRT que tienen una PC integrada, el sistema FIDS permite enviar una información determinada a cada monitor en forma individual. A modo de ejemplo, los Check in, los Gates y los monitores de cada cinta de equipaje se ven beneficiados con una interfase gráfica exclusiva en cada monitor.

7.1. FIDS en los Check in:

Por medio de la programación de vuelos, y estableciendo un vínculo con la programación de uso de checkin's; la información de cada monitor sobre el mostrador se asigna en forma automática a la hora determinada.

De la misma forma, se desactiva al finalizar el período programado, liberando el uso del monitor del counter para el próximo vuelo.



EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS		SYT-FIDS	
		Emisión:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología		Vigencia:	
		Actualización:	
Reporte Especial		Página 9 de 13	

7.2. FIDS en cada cinta de equipajes

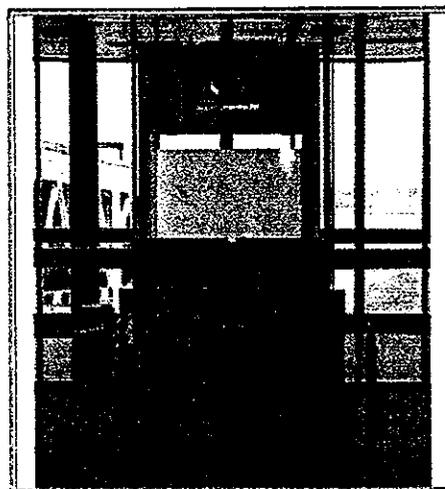
Al aterrizar el vuelo se le asigna una cinta de equipaje, y el monitor que se encuentra en esa cinta toma todos los datos del vuelo (logo, compañía, n° vuelo, procedencia). A su vez otro monitor, en los accesos mostrará un resumen de la asignación de cintas por vuelos.



7.3. FIDS en los Gates

Dos horas antes de la hora programada de la partida del vuelo se activa automáticamente el Gate con todos los datos del vuelo (logo, compañía, n° vuelo, destino), y al partir se libera el mismo.

Tenemos la opción de tener dos vuelos en espera del uso del Gate, los vuelos se muestran en la parte inferior de la pantalla.



7.4. FIDS en Lost & Found:

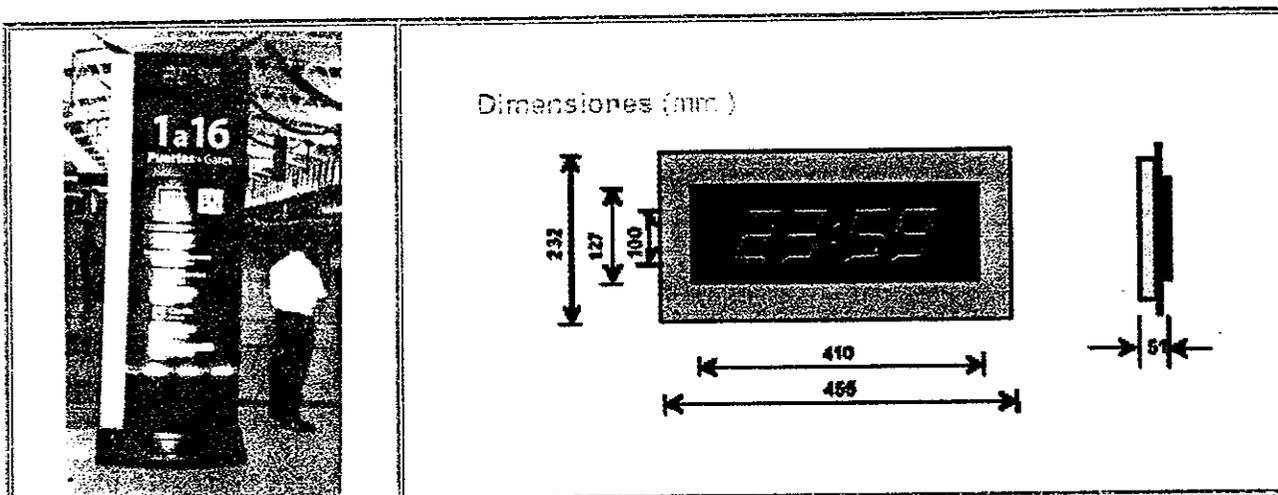
EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS		SYT-FIDS	
		Emisión:	
		Vigencia:	
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología		Reporte Especial	
		Página 10 de 13	

A pedido de las aerolíneas se les asigna un monitor con todos los datos del vuelo.

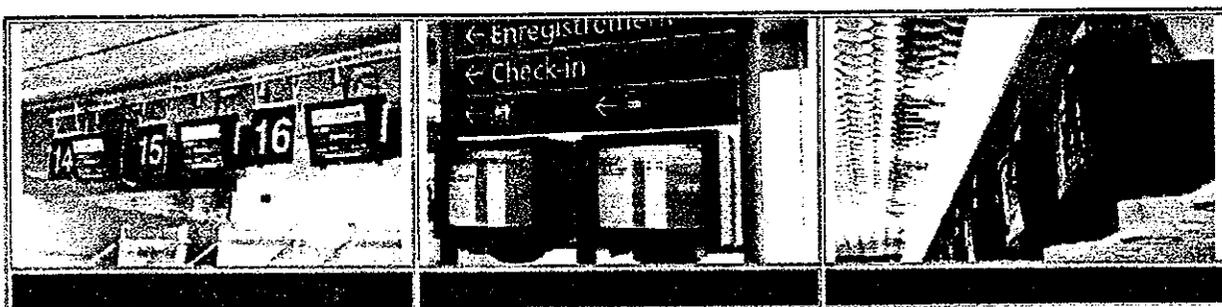
8. Anteproyecto de la red de relojes

Para la instalación de los relojes para información al público, se utilizará la red de canalización de voz y datos, compuesta por bandejas porta cables y/o cañerías metálicas a efectos de cubrir las posiciones que se consideren estratégicas. La red de canalización y el cableado de cables convergerán a la Sala de Control de Seguridad.



9. Características técnicas del posible Equipamiento de monitores

9.1. Monitores tipo CRT



Modelo: CONRAC 9332 ID
32" (81 cm) Display de información Color en formato 16:9

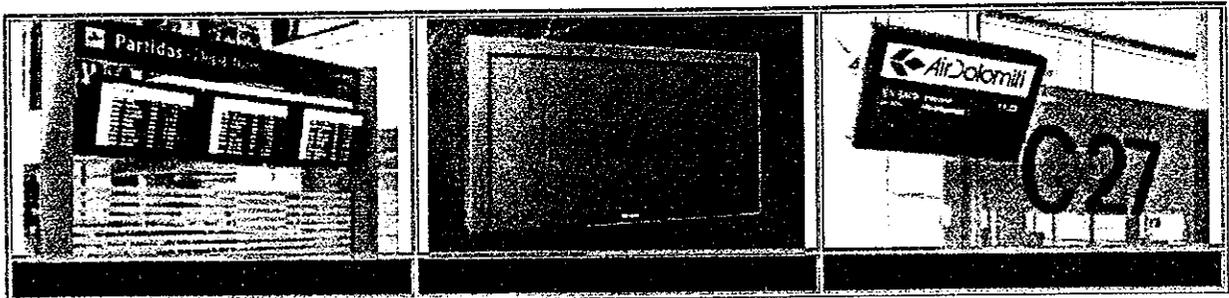
✓ **Diseño modular**

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS Emisión: Vigencia: Actualización:
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 11 de 13

- ✓ **Gabinete metálico robusto de aluminio**
- ✓ **Reducción del 89% de la reflectividad (ARAS)**
- ✓ **Control remoto infrarrojo**
- ✓ **Control remoto vía red**
- ✓ **Control completo de geometría, color, y selección de entradas**
- ✓ **Autocontrol antimagnético**
- ✓ **Vídeo: (PAL/ NTSC/ SECAM) /VGA/ Sintonizador y otras entradas.**
- ✓ **Controlador Multimedia Inteligente Integrado (MMC), motor gráfico (con o sin sintonizador de TV y decodificador MPEG2**
- ✓ **Amplia variedad de interfases de comunicaciones**
- ✓ **Sintonía Digital y sistema de memoria con 200 canales programables**

9.2. Monitores de Plasma



Modelo: CONRAC 4042 ID MMC Slimline
 42" (106 cm) Display Plasma de Color, Formato 16:9,.

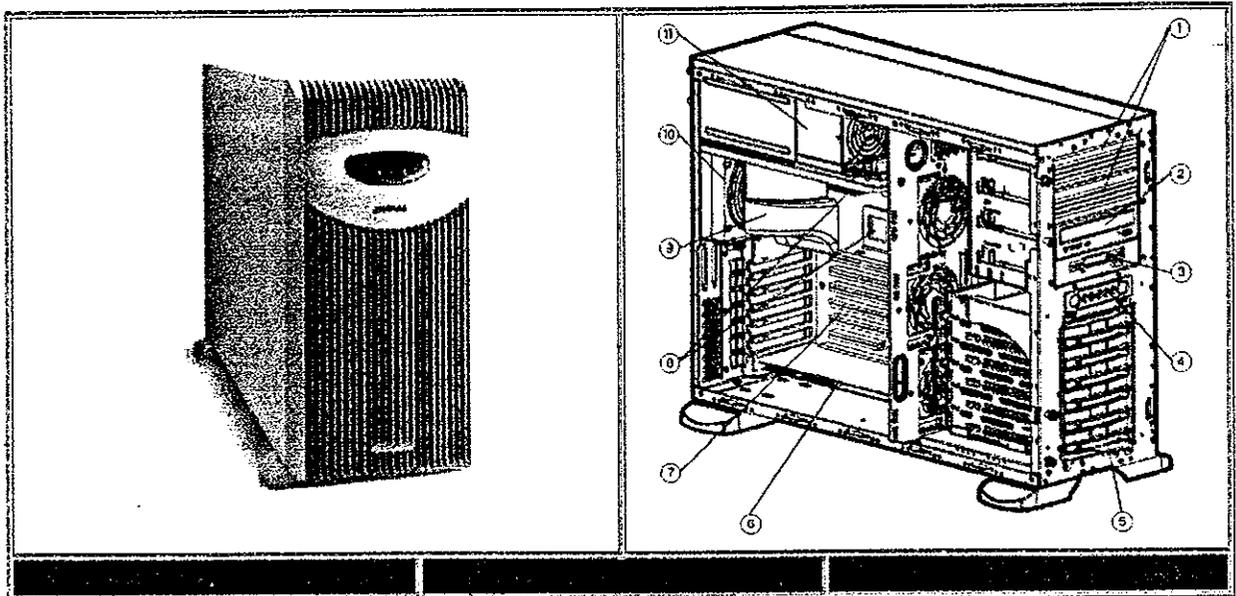
- ✓ **Diseño extra delgado**
- ✓ **Plataforma de PC integrada con capacidad de conexión a red (Pentium III 233 Mhz, 64 Mb, 1 puerto serial, 1 paralelo, 1 puerto DIN5 para Teclado, 10 Gb disco, placa de red)**
- ✓ **Pantalla activa de 920 x 518 mm**
- ✓ **Pantalla anti reflejo, con vidrio de alto contraste**
- ✓ **Angulo de visión amplio (162°)**
- ✓ **Imagen libre de distorsión**
- ✓ **Alto contraste, brillo e imagen de alta calidad**

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS
		Emisión:
		Vigencia:
		Actualización:
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 12 de 13

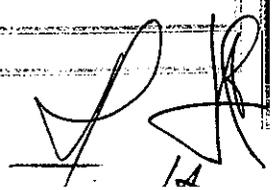
- ✓ Resolución 852 x 480 pixels
- ✓ 16,7 millones de colores simultáneos
- ✓ Luminancia de hasta 300 cd/ m2
- ✓ Inmunidad frente a campos magnéticos
- ✓ Gabinete metálico robusto

9.3. Servidores



Modelo: COMPAQ PROLIANT 350 ML
Característica Técnicas

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION


 12

	FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM FIDS	SYT-FIDS
		Emisión: <input type="text"/>
		Vigencia: <input type="text"/>
		Actualización: <input type="text"/>
SYT Dirección de Sistemas y Tecnología	Reporte Especial	Página 13 de 13

Processor	Intel Pentium III 1.26 GHz FC-PGA2 Processor		
Cache Memory	Integrated 512-KB Level 2 ECC cache (full speed)		
Upgradability	Upgradeable to dual processing		
Memory	Standard Maximum	128 MB 4 GB	(PC133-MHz ECC SDRAM DIMM)
Network Controller	Compaq NC3163 Fast Ethernet NIC (embedded) PCI 10/100 WOL (Wake On LAN)		
Expansion Slots	I/O	6 Total (6 available)	PCI Voltage
	64-bit/33MHz PCI	5 (5 available)	3.3 Volt
	32-bit/33MHz PCI	1 (1 available)	5 Volt

Storage Controller	Integrated Dual Channel Wide Ultra3 SCSI Adapter	
Storage	Diskette Drives	1 44 MB
	CD-ROM	40x IDE CD-ROM Drive
	Hard Drives	None
	Maximum Internal Storage	362.4 GB (16 x 72.8 GB 1"2 with standard internal hot plug drive cage + (2 x 72.8 GB 1") with optional ML3xx Internal Two Bay Hot Plug Wide Ultra2/Ultra3 SCSI Drive Cage)
	External Storage	509.6 GB (Internal drive cage in addition to placing 36.4-GB (1") hard drives in the two removable media bays; brackets required to place these drives come in the bezel blanks that come with the server)
Interfaces	Parallel	1
	Serial	2
	Mouse	1
	Graphics	1
	Keyboard	1
	Network RJ-45	1
	USB	2
	External SCSI knockouts	2

EMISION	APROBACION	AUTORIZACION

Descripción de SAP R/3

El sistema SAP R/3 es un sistema integrado. Esto significa que una vez que la información es almacenada, esta es disponible a través de todo el sistema, facilitando el proceso de transacciones y el manejo de información.

El sistema SAP R/3 tiene un conjunto de normas estándares en el área de negocios y ofrece soluciones estándares para las necesidades enteras de información de la compañía. El sistema SAP R/3 consiste en funciones integradas en las siguientes áreas :

- **FI** : Financial Accounting
- **SD** : Sales & Distribution
- **CO** : Controlling
- **MM** : Material Management
- **HR** : Human Resources
- **SAPFLY** : Desarrollo propio para la carga de movimientos de aeronaves y facturación.

Además consta 3 ambientes de trabajo los cuales son Desarrollo, Test y Producción.

El ambiente de Desarrollo ofrece a los usuarios su propio lenguaje de programación de cuarta generación (ABAP/4) y es posible realizar parametrización a través del cual se pueden personalizar funcionamientos y reportes.

En el ambiente de Test se realizan las pruebas necesarias para optimizar los cambios surgidos en el sistema de acuerdo a las necesidades de los usuarios.

En el ambiente de Producción es donde se realizan las tareas diarias de la compañía.

SAP-FLY

El SAP Fly es un módulo anexo al SAP para el Registro de Movimientos y Facturación aeronáutica.

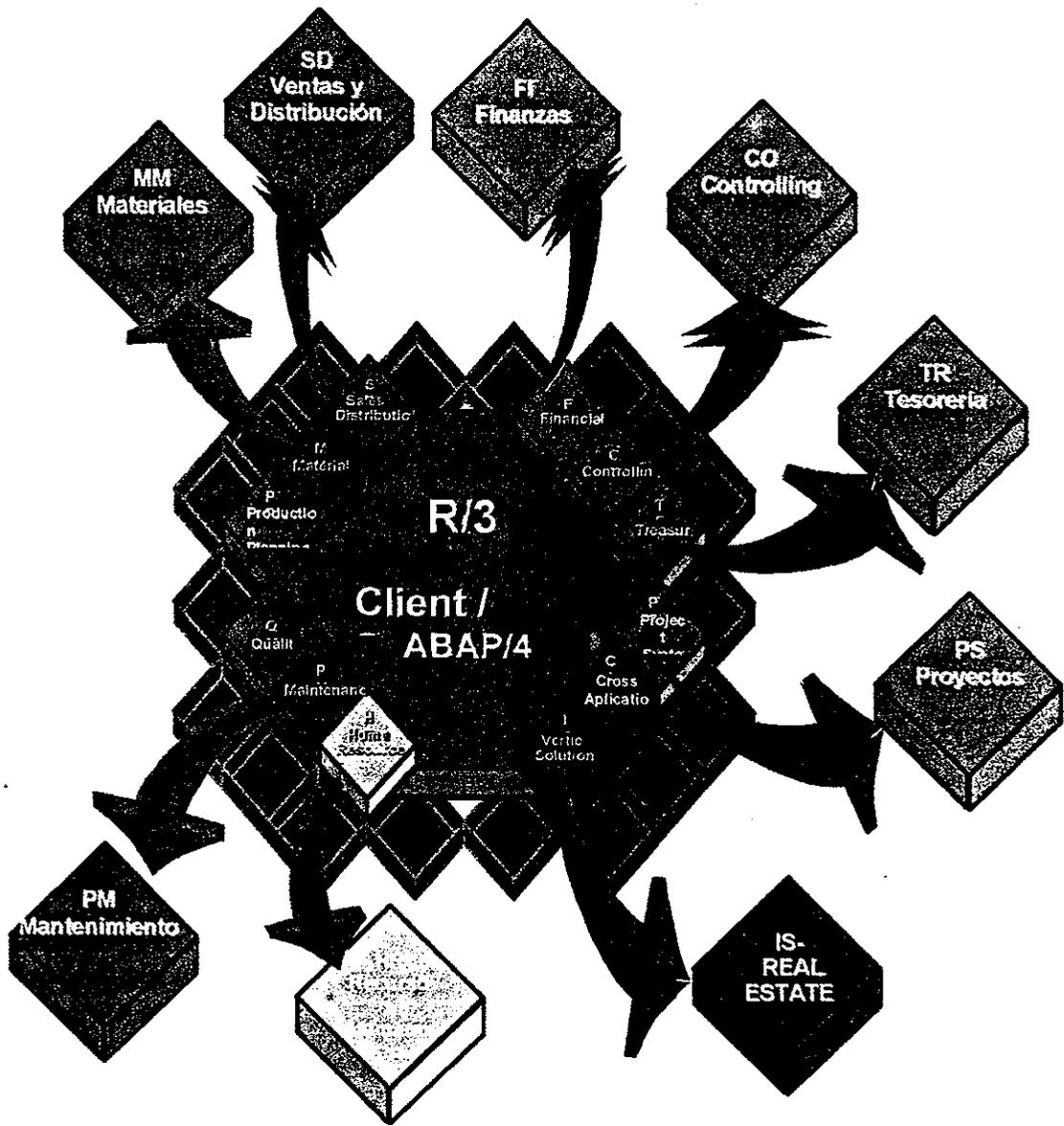
Se trata de un sistema integrado y on-line. Cada usuario accede a un servidor central. Todos comparten una tabla común de clientes y matrículas.

El proceso realiza los cálculos correspondientes a los movimientos de aeronaves así como las tasas de pasajeros.

Cada movimiento de una aeronave genera un pedido en SAP.

Los pedidos son la instancia previa a la facturación donde, se valorizan los datos ingresados del vuelo. Allí podemos verificar que conceptos van a ser facturados.





[Handwritten signature and initials]

Anexo D

RECURSOS HUMANOS	
Departamento	Cargo
Comercial	Jefe Comercial
Comercial	Jefe de atención a pasajero
Comercial	Atención al pasajero
Administración	Secretaria
Administración	Asistente administración y legales
Administración	Contador
Administración	Adm./Ventas/tesorería
Administración	Auxiliar contable
Administración	Jefe sistemas
Administración	Help desk
Administración	Supervisor parking
Mantenimiento	Jefe de Mantenimiento
Mantenimiento	Supervisor electricidad
Mantenimiento	Supervisor Electromec. E inf.
Operaciones	Jefe de operacioens
Operaciones	Jefe de base
Operaciones	Rampa
Operaciones	Asignación de posiciones
Seguridad	Jefe de seguridad
Seguridad	Supervisores
Infraestructura	
	Representante técnico 1
	Representante técnico 2
Comunicación & Medios	
	Encargado de medios