

ADENDA N° 7
CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA,
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE
CHAVEZ

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas, una en la cual conste la Séptima Adenda al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que celebran de una parte el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con domicilio en Jr. Zorritos N° 1203, Lima 1, Perú, (en adelante, el "CONCEDENTE"), debidamente representado por el Vice Ministro de Transportes, señor Rafael Michel Guarderas Radzinsky con Documento Nacional de Identidad N° 10811735, debidamente designado por Resolución Suprema N° 004-2017-MTC, y autorizado con Resolución Ministerial N° 702-2017-MTC/01 y de la otra parte, la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el "CONCESIONARIO"), con domicilio en el Piso 9 del Edificio Central del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado en la Avenida Elmer Faucett s/n Callao, Perú, debidamente representada por su Gerente General señor Juan José Salmón Balestra, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 09379203, y por su Gerente Central de Administración y Finanzas señora Asunta María del Pilar Vizcarra Albarracín, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 08210479, ambos debidamente facultados con poderes inscritos en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao - Oficina Lima; en los términos y condiciones siguientes:

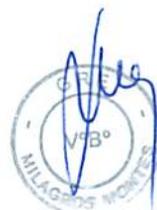
CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1 Con fecha 26 de octubre de 2000, el consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi integrado por: Flughafen Frankfurt/ Main Aktiengesellschaft, Bechtel Entepreses International, Ltd, y Cosapi S.A, adjudicatario de la Buena Pro, suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".
- 1.2 Con fecha 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, actuando a través del CONCEDENTE, y el CONCESIONARIO, mediante Cláusula Adicional, suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", en adelante, el "CONTRATO DE CONCESION".
- 1.3 Con fecha 06 de abril de 2001, se suscribió la Primera Adenda al CONTRATO DE CONCESION, la cual tuvo como objeto modificar cláusulas relacionadas a: "emergencias", "cierre del aeropuerto", "controversias no técnicas de mayor valor", entre otras.
- 1.4 Con fecha 25 de julio de 2001, se suscribió la Segunda Adenda al CONTRATO DE CONCESION, la cual tuvo como objeto modificar cláusulas relacionadas a: "acreedores permitidos", "apoyo del concedente", "ausencia de responsabilidad", "terminación de la concesión por el concesionario", "garantías permitidas", "sustitución de garantías", entre otras.
- 1.5 Con fecha 30 de setiembre de 2002, se suscribió la Tercera Adenda al CONTRATO DE CONCESION, la cual tuvo por objeto modificar cláusulas



relacionadas a: "ingresos brutos", "cooperación del CONCEDENTE", "aduanas y otras autoridades gubernamentales", "de la ampliación del aeropuerto", "restitución del monto garantizado", "incumplimiento del contrato", "embargo o secuestro gubernamental", "sentencias y embargos", entre otras.

- 1.6 Con fecha 30 de junio de 2003, se suscribió la Cuarta Adenda al CONTRATO DE CONCESION, la cual tuvo como objeto modificar cláusulas relacionadas a: "endeudamiento garantizado permitido", "nuevo concesionario", "valor contable de las mejoras", "mejoras obligatorias", "cláusula penal", "de la ampliación del aeropuerto", "renovación de la garantía de fiel cumplimiento", "ausencia de responsabilidad del Concedente", entre otros.
- 1.7 Con fecha 25 de julio de 2011, se suscribió la Quinta Adenda al CONTRATO DE CONCESION, la cual tuvo como objeto modificar cláusulas relacionadas a las áreas de la Concesión.
- 1.8 Con fecha 08 de marzo de 2013, se suscribió la Sexta Adenda al CONTRATO DE CONCESIÓN que tuvo por finalidad facilitar el cumplimiento de la obligación contractual del Estado Peruano, representado por el CONCEDENTE, de efectuar la entrega al CONCESIONARIO de las áreas de terreno a que hace referencia el Anexo 11 del CONTRATO DE CONCESIÓN.
- 1.9 Mediante Oficio N° 4419-2016-MTC/25, de fecha 11 de noviembre de 2016, el CONCEDENTE solicito opinión al Ministerio de Economía y Finanzas respecto al alcance e interpretación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, en el marco del literal d) del numeral 4.2 del artículo 4 del Reglamento Legislativo N° 1224.
- 1.10 Con fecha 01 de diciembre de 2016, el CONCESIONARIO remite al CONCEDENTE su solicitud de Adenda N° 07 al CONTRATO DE CONCESIÓN.
- 1.11 Mediante OFICIO MULTIPLE N° 0040-2016-MTC/25, de fecha 01 de diciembre de 2016, el CONCEDENTE convoca a proceso de evaluación conjunta para los días 05.12.16 y 06.12.16 a las 15:00 horas, en las instalaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Ministerio de Economía y Finanzas y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, de conformidad con el numeral 55.2 del artículo 55 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224.
- 1.12 Mediante Oficio N° 326-2016-EF/68.01, de fecha 05 de diciembre de 2016, el Ministerio de Economía y Finanzas señala que el mecanismo para ejecutar actos contenidos en los contratos de concesión son las actas de acuerdo, formalidad aplicable en el supuesto regulado en el numeral 61.3, en respuesta a la solicitud efectuada por el CONCEDENTE, mediante Oficio N° 4419-2016-MTC/25.
- 1.13 Con fecha 12 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 4773-2016-MTC/25, el Concedente solicita al Regulador opinión técnica respecto de la solicitud de modificación presentada por el Concesionario, mediante Carta LAP-GRE-C-2016-00603, referida al Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 del Anexo 5 – Nivel máximo de tarifas a ser aplicadas por el Concesionario, debido a que se trata de un tema tarifario de competencia del Regulador.



- 1.14 Con fecha 20 de diciembre de 2016, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscriben el Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión.
- 1.15 Mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25, de fecha 29 de diciembre de 2016, el Concedente remite el proyecto de Adenda N° 07 al Contrato de Concesión al Regulador a fin de que emita opinión técnica.
- 1.16 Con fecha 02 de enero de 2017, mediante Oficio N° 001-17-GRE-OSITRAN, el Regulador solicita al Concedente que se pronuncie sobre si las modificaciones contractuales propuestas a través del proyecto de Adenda N° 07, permiten mantener las condiciones de competencia del proceso de promoción.
- 1.17 Mediante Oficio N° 0030-2017-MTC/25, de fecha 03 de enero de 2017, el Concedente informa que las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 07 no cambian, ni alteran el porcentaje con el que el Concesionario se adjudicó ganador de la concesión a través de su oferta económica, pues la obligación del Concesionario de retribuir al Estado un mismo porcentaje (46,511%), aplicado a la base de los ingresos brutos como pago al Estado, se mantiene durante toda la vigencia de la concesión.
- 1.18 Con fecha 18 de enero de 2017, mediante Oficio Circular N° 003-17-SCD-OSITRAN, el Regulador emitió la opinión técnica sobre la propuesta de Adenda N° 07 al Contrato de Concesión.
- 1.19 Mediante Oficio N° 0509-2017-MTC/25, de fecha 03 de febrero de 2017, el Concedente remite el proyecto de Adenda N° 07 al Contrato de Concesión al Ministerio de Economía y Finanzas a fin de que emita opinión.
- 1.20 Con fecha 08 de enero de 2017, mediante Oficio N° 022-2017-EF/68.01, el Ministerio de Economía y Finanzas solicita sustento complementario por parte del Concedente y que OSITRAN emita opinión sobre cinco modificaciones que dejó de opinar debido a falta de sustento técnico de parte del Concedente.
- 1.21 Con fecha 20 de junio de 2017, mediante Oficio N° 2570-2017-MTC/25 el el Concedente solicitó al OSITRAN emitir opinión previa al proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, para lo cual adjunta el Informe N° 505-2017-MTC/25 que consolida y amplía el análisis y evaluación del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
- 1.22 Con fecha 6 de julio de 2017, mediante Oficio N° 2794-2017-MTC/25, el MTC informó al OSITRAN que de común acuerdo con el Concesionario, se ha propuesto la modificación de la Cláusula Octava del proyecto de Adenda N° 7 remitido a OSITRAN mediante el Oficio 2570-2017-MTC/25.
- 1.23 Con fecha 10 de julio de 2017, mediante Oficio N° 2853-2017-MTC/25, el MTC remitió al OSITRAN el Memorandum N° 514-2017-MTC/12.08, que contiene el Informe N° 339-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC), respecto a las modificaciones propuestas en el proyecto de Adenda N° 7 referidas al Anexo 14 del Contrato de Concesión.
- 1.24 Con fecha 12 de julio de 2017, mediante Oficio Circular N° 012-17-SCD-OSITRAN, el OSITRAN remite el Acuerdo N° 2026-613-17-CD-OSITRAN que



aprueba el Informe N° 016-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica favorable al proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del AIJCH.

- 1.25 Con fecha 12 de julio de 2017, mediante Memorando N° 3400-2017-MTC/25, la DGCT solicita opinión técnica a la DGAC sobre el proyecto de Adenda N° 7 de acuerdo con lo indicado por el OSITRAN.
- 1.26 Con fecha 14 de julio de 2017, mediante Oficio N° 2941-2017-MTC/25, el MTC solicitó al MEF emitir opinión favorable respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, para lo cual adjunta el Informe N° 0581-2017-MTC/25 que consolida el análisis y evaluación del proyecto de Adenda N° 7.
- 1.27 Con fecha 17 de julio de 2017, mediante Oficio N° 2950-2017-MTC/25, el MTC remite al MEF información complementaria a la información de sustento remitida mediante Oficio N° 2941-2017-MTC/25, sobre la modificación de la cláusula 1.26 del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
- 1.28 Con fecha 19 de julio de 2017, mediante Oficio N° 2992-2017-MTC/25, el MTC remite al MEF información complementaria a la remitida mediante Oficio N° 2950-2017-MTC/25, a fin de consolidar y ampliar las estimaciones presentadas en los documentos anteriormente señalados.
- 1.29 Con fecha 21 de julio de 2017, mediante Oficio N° 074-2017-EF/15.01, el MEF remite el Informe N° 113-2017-EF/68.01, de la Dirección General de Política de promoción de la Inversión Privada, que consolida la opinión técnica favorable del MEF respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.
- 1.30 Con fecha 21 de julio de 2017, mediante Oficio N° 3074-2017-MTC/25, el el Concedente solicita el Concesionario, de acuerdo a las opiniones del OSITRAN y del MEF respecto del proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, realizar precisiones respecto del numeral 4 del proyecto de Adenda N° 7 referido a la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión; y modificar el numeral 5 del proyecto de Adenda N° 7.
- 1.31 Con fecha 24 de julio de 2017, mediante Carta C-LAP-GRE-2017-0379, el Concesionario brinda su conformidad a las precisiones realizadas por el Concedente mediante Oficio N° 3074-2017-MTC/25.
- 1.32 Por Carta C-LAP-GRE-2017-386 de 25 de julio de 2017, el CONCESIONARIO remite la opinión técnica de los Acreedores Permitidos, dando conformidad para la suscripción de la Adenda N° 7 al CONTRATO DE CONCESIÓN.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Adenda tiene por objeto adaptar el CONTRATO DE CONCESIÓN a fin de asegurar -a través de una propuesta integral- el cumplimiento de su finalidad, mediante el establecimiento de soluciones para viabilizar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión, en particular el desarrollo y ejecución del proyecto de ampliación del AEROPUERTO. Asimismo, buscar iniciar las obras de ampliación del mismo cumpliendo la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del AEROPUERTO conforme el Anexo 11 del CONTRATO DE CONCESIÓN, adecuando cronogramas para la



liberación de interferencias remanentes y preexistencias identificadas en los mencionados terrenos, a la fecha de entrega por parte del CONCEDENTE.

CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Mediante la presente Adenda, las Partes acuerdan modificar las cláusulas 1.1, 1.26, 1.60, 3.2, 5.6.2.1, 5.7, 5.7.1, 5.23, el literal c) de la cláusula 15.5, 18.1, 24.7, incluir la cláusula 24.14, el numeral 5 del Anexo 5, el numeral 2.1 del Anexo 5, el Apéndice 2 del Anexo 5, numeral 14 del Anexo 10, incluir el numeral 18 al Anexo 10, el numeral 1 del Anexo 11, el numeral 2 del Anexo 11, el numeral 4 del Anexo 11, incluir el numeral 5 del Anexo 11, el Apéndice 1 del Anexo 11, el numeral 1.1 del Anexo 14, el Anexo 14, eliminar el Anexo 19 del CONTRATO DE CONCESION, las cuales quedarán redactadas conforme se señala en el presente documento.

En este sentido, las Partes acuerdan lo siguiente:

1. Modificación del numeral 1.1 de la Cláusula 1: Acreedores Permitidos

1.1 "Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial-aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo otorgada por una calificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio, no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana de largo plazo en moneda extranjera, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados y que, salvo en el caso que el socio sea una de las entidades referidas en el literal (i), quedan subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos, (vii) todos los inversionistas institucionales constituidos en el Perú o en el extranjero que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada, o través de Patrimonio Fideicometido, Fondos de Inversión o Sociedad Titulizadora, cualquiera de ellas constituida en el Perú o en el Extranjero, (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda emitido por el Concesionario mediante oferta pública o privada.

En el caso de los literales (vii) y (viii), será considerado Acreedor Permitido la institución financiera que actúe como el representante de los futuros adquirentes de los valores mobiliarios o instrumentos de deuda emitidos por el Concesionario (fiduciario, representante de obligacionista o equivalente). Dicho representante podrá ser el titular de las garantías del Endeudamiento Garantizado Permitido, actuando en representación de los adquirentes de dichos valores o instrumentos.



En caso de créditos sindicados, los Acreedores Permitidos podrán estar representados por un Agente Administrativo o Agente de Garantías, el cual deberá cumplir con los requisitos indicados en los numerales (i) a (vii) precedentes. En ambos supuestos conforme a las disposiciones contractuales que regulan dichos instrumentos de deuda.

2. Modificación del numeral 1.26 de la Cláusula 1: Definición: Ingresos Brutos

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

Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los recursos recibidos o desembolsos provenientes de mutuos u otras modalidades de crédito, ingresos financieros de acuerdo a los Procedimientos de Contabilidad (por ejemplo intereses producto de instrumentos financieros, ganancia en cambio, ganancia por instrumentos de cobertura, descuentos obtenidos por pronto pago), así como los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o las Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.-, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario; (ii) los ingresos que reciban las Filiales por parte del Concesionario, por concepto de construcción, ingeniería y diseño arquitectónico que estén dedicadas de manera preponderante a las actividades de diseño y construcción; (iii) únicamente los ingresos de la Filial que actúe como Operador Principal y que le sean pagados por el Concesionario exclusivamente con relación al Contrato de Operación; (iv) los ingresos de las Filiales que actúen como Operadores Secundarios y que hayan sido seleccionados mediante concurso público supervisado por OSITRAN, cualquiera que sea la fuente de pago; (v) los montos destinados para CORPAC S.A. por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) internacional y por la tarifa de aterrizaje y despegue, conforme a lo establecido en el Anexo 5 del presente Contrato; (vi) los ingresos que tengan su origen tanto en el pago de indemnizaciones de seguros -con excepción de seguros de lucro cesante-, indemnizaciones por daño, así como en el producto de la venta para la sustitución de bienes muebles del Concesionario que no fueron adquiridos para prestar servicios cuyos ingresos son considerados Ingresos Brutos, así como penalidades derivadas de contratos suscritos con terceros, (vii) los montos generados por la cesión; arrendamiento o explotación de bienes adquiridos u obtenidos por el Concesionario y/o sus Filiales y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto al momento de la obtención de los ingresos; así como los montos generados por las actividades



que el Concesionario y/o sus Filiales realicen involucrando infraestructura ubicada fuera del Aeropuerto y que no sean parte integrante de los Bienes de la Concesión ni estén relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto; (viii) los montos provenientes de los reembolsos de gastos por trabajos de remediación ambiental a cargo del Concedente pero ejecutados por el Concesionario, a través de compañías no vinculadas a éste y, (ix) los montos provenientes de operaciones amparadas en leyes que promuevan la ejecución de obras contra impuestos o similares a través de compañías no vinculadas al Concesionario. En ningún caso incluirá las moras y penalidades establecidas en la Cláusula 4.4 del presente Contrato. En el caso del inciso (iv), los ingresos devengados o percibidos a favor del Concesionario serán computados dentro de los Ingresos Brutos a efectos de calcular el monto de la Retribución; y, (x) las provisiones contables por el reconocimiento de ingresos estimados, en la aplicación de la CINIF 12 y normas contables similares respecto de los servicios de construcción de las mejoras efectuadas.

(...)"

3. Modificación del numeral 1.60 de la Cláusula 1: Definición: Valor Contable de las Mejoras

1.60. "Valor Contable de las Mejoras" significará la sumatoria de los valores en dólares de los Estados Unidos de América registrados en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios, auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión de todas las inversiones en activos fijos tangibles e intangibles realizadas en las Mejoras - hasta la notificación oficial de Caducidad de la Concesión - menos las correspondientes depreciaciones y amortizaciones acumuladas.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido contablemente registradas en el momento en que eventualmente se produjera el daño o la destrucción de las mismas, se contabilizará el valor de éstas en el momento de su construcción o adquisición, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión.

Para efectos de determinar el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los estados financieros del Concesionario y de los Operadores Secundarios auditados a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, pero que se hubiesen dañado o destruido y no hubiesen sido reparadas o reemplazadas, el valor a contabilizarse será el valor contable que tenían al momento inmediatamente anterior al de su daño o destrucción, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión.

En cualquier caso, sólo serán consideradas Mejoras para efectos de lo establecido en el presente numeral, aquellas incluidas en el Plan de Diseño y



de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario y los Operadores Secundarios proporcionen al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras. Respecto a las inversiones realizadas por los Operadores Secundarios se considerarán aquellas iniciadas con posterioridad al Décimo Segundo Año de Vigencia de la Concesión.

La ejecución y monto de las inversiones realizadas por Operadores Secundarios serán supervisadas por OSITRAN, de acuerdo al procedimiento establecido y aprobado por el OSITRAN para estos efectos. El costo de la supervisión será asumido por el Concesionario en los términos establecidos en la cláusula 24.3 del presente Contrato.”

4. Modificación del numeral 3.2 de la Cláusula 3: Plazo máximo para solicitar la prórroga de la Vigencia de la Concesión

“3.2. Plazo máximo para solicitar la prórroga de la Vigencia de la Concesión. Como consecuencia del acuerdo contenido en el numeral 16 del Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión; suscrita el 20 de diciembre de 2016; se establece que mediante aviso por escrito cursado al Concedente, hasta antes del inicio del año trigésimo séptimo de Vigencia de la Concesión, el Concesionario podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales.”

5. Modificación del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5: Mejoras Obligatorias

“5.6.2.1. Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a:

- a) *Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias.*

El incumplimiento del plazo antes indicado por razones imputables directamente al Concesionario dará derecho al Concedente a la aplicación de la penalidad a la que se refiere la cláusula 5.8.2 del presente Contrato de Concesión más no al derecho de dar por terminada la concesión según lo previsto en la cláusula 15 del presente Contrato de Concesión. El derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión por el incumplimiento del Concesionario en la ejecución de esta Mejora Obligatoria podrá ser ejercido vencido el quinto año contado desde la liberación de las interferencias.

Una vez que el Concesionario presente los documentos técnicos a nivel de diseño conceptual al Concedente, con copia al Regulador, el Concedente cuenta con un plazo improrrogable de treinta (30) Días Útiles para aprobar



los documentos técnicos, luego de recibida la opinión previa del Regulador, quien contará con un plazo improrrogable igual. En caso que el Concedente tuviera observaciones, éstas deberán ser levantadas por el Concesionario en un plazo no mayor de treinta (30) Días Útiles. En el supuesto que los documentos técnicos mencionados se presenten una vez liberadas las interferencias señaladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, el plazo de cuatro (4) años para la construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje comprenderá los plazos indicados en el presente párrafo.

En el eventual caso de demoras en los plazos previstos en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato para la liberación de las interferencias identificadas por las Partes, y sin perjuicio de otras condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión, el plazo para la construcción de la segunda pista de aterrizaje quedará automáticamente suspendido, por un tiempo equivalente al de la demora.

Para el inicio de operaciones de la segunda pista de aterrizaje, el Concedente deberá cumplir con las obligaciones establecidas en el numeral v) del acápite 2.1.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión a cargo de Corpac y la capacitación a los controladores para su operación, a más tardar antes de los seis (6) meses previos al inicio de operaciones programado por el Concesionario. En ambos supuestos, el incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones generará la suspensión del plazo para la puesta en operación de la segunda pista por un tiempo equivalente al de la demora.

En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar doce (12) meses después de la suscripción de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión.

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

- b) Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones.

6. Modificación de los numerales 5.7 y 5.7.1 de la Cláusula 5: Ejecución de las Mejoras

"5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario;



sólo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.

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

5.7.1 Las Mejoras referidas a bienes inmuebles, deberán estar inscritas, en el Registro de la Propiedad Inmueble respectivo, de ser ello legalmente posible, de conformidad con las normas registrales, a nombre del Concedente o de quien éste designe, dentro del plazo de seis (6) meses desde que el OSITRAN emite la aprobación de la Etapa de Desarrollo 8 – Conclusión formal del proyecto de construcción a que se refiere el numeral 1.29 del Anexo 14 de este Contrato de Concesión, salvo demora o retraso de la administración pública. Para los efectos de lo dispuesto anteriormente, el Concedente autoriza expresamente al Concesionario a realizar todas las gestiones administrativas que se requieran y se obliga a prestar su colaboración y sus mejores esfuerzos, cuando fuera necesario. En este caso el Concesionario deberá mantener una cuenta de activos intangibles de duración limitada derivados del derecho de uso sobre los activos transferidos al Concedente que amortizará conforme a lo estipulado en el cuarto párrafo del Artículo 22 del TUO, modificado por Ley N° 27156. En el caso de las mejoras efectuadas por los Operadores Secundarios o terceros, deberán mantener una cuenta de activos intangibles en su contabilidad.

El Concedente se compromete a suscribir todos los documentos necesarios a fin de perfeccionar la transferencia de propiedad a su favor, y obtener los registros e inscripciones registrales que correspondan.”

7. Modificación del numeral 5.23 de la Cláusula 5: Ampliación del Aeropuerto

“5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica de OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.

A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que



se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional”.

8. Modificación del literal c) del numeral 15.5 de la Cláusula 15

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

(...)

c) No cumpla su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, dentro del plazo máximo señalado en dichos numerales.

(...)

9. Modificación del numeral 18.1 de la Cláusula 18: Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental

“18.1. Auditoría Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental

[...]

18.1.2 [...]

[...]

Una vez efectuada la auditoría ambiental, el Concesionario presentará la misma al Concedente para su aprobación. El Concedente tendrá un plazo de treinta (30) días calendario para emitir pronunciamiento y si hubiera observaciones, el Concesionario contará con un plazo máximo de treinta (30) días calendario para absolverlas. El Concedente deberá emitir su pronunciamiento final en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de la presentación de la auditoría ambiental. Vencido el plazo máximo indicado sin que el Concedente haya emitido su pronunciamiento final sobre la auditoría ambiental, los conceptos identificados como pasivos ambientales en la misma se entenderán considerados como tales, quedando facultado automáticamente el Concesionario para realizar las etapas de cuantificación, disposición y/o remediación de los pasivos ambientales identificados.

Exceptuando las estipulaciones de la Cláusula 18.1.1, o en caso el Concesionario no cumpliera con realizar la auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental en el plazo que se señala en la presente cláusula, el Concesionario se responsabilizará e indemnizará al Concedente, y a cualquier Autoridad Gubernamental, sus respectivos funcionarios, empleados, agentes y contratistas contra cualquier, pérdida, obligación, daño y gasto emergente relacionado con cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales relacionados con el Aeropuerto. Con sujeción a la Cláusula 18.1.2, el Concesionario se asegurará de cumplir, a su propio costo, todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio de impacto ambiental respecto a la operación, administración y mantenimiento del Aeropuerto.



*El Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, contando con la opinión técnica de OSITRAN y, dada la naturaleza autosostenible de la Concesión, la comunicación previa a los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente y respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
(...)"*

11. Inclusión del numeral 24.14 a la Cláusula 24

"24.14 Contratos con terceros. En el supuesto de caducidad anticipada, los contratos entre terceros y el Concesionario que involucren el desarrollo de infraestructura, instalaciones o inversiones ejecutadas por terceros, dichos contratos mantendrán sus condiciones como máximo hasta el plazo señalado en la cláusula 3.1 del presente Contrato de Concesión, cuya vigencia fue ampliada mediante Acta de Acuerdos en la etapa de trato directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión; suscrita el 20 de diciembre de 2016. Asimismo, cualquier penalidad, indemnización, compensación u otros en general establecidos en estos contratos no serán oponibles al Concedente."

12. Modificación del numeral 5 del Anexo 5

"5. La fiscalización de OSITRAN de los procesos de subasta y contratación con terceros, respecto de facilidades esenciales, a que hace referencia el presente Anexo comprende, sin limitarse, la aprobación de las bases, la fijación de precios bases y de más condiciones de contratación, así como la supervisión de la ejecución de estos procesos. Esta fiscalización buscará cautelar los intereses del Concedente y de CORPAC S.A. así como la libre concurrencia de postores".

13. Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5

"2. Servicios No Aeroportuario.

2.1. Locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas prestados directamente por el Concesionario.

La renta máxima de las áreas a ser utilizadas para los fines indicados a continuación será igual a las tarifas actuales de CORPAC S.A. que se detallan en el Apéndice 3 hasta el segundo año de Vigencia de la Concesión inclusive.

La renta o alquiler que el Concesionario obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios que se relacionan a continuación, será determinado por la libre oferta y demanda. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

Los locales y servicios brindados actualmente son:

*- Counters.
Oficinas.*



- Salones VIP.
- Almacén/depósito.
- Talleres de apoyo.
- Terrenos.
- Hangares.

Los servicios arriba indicados, que califiquen como servicios esenciales según lo previsto en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público de OSITRAN (REMA) o la norma que lo sustituya, y que requieran de una facilidad esencial para la prestación del servicio esencial, se registrarán por lo establecido en el referido Reglamento.

El Concesionario queda en libertad de determinar las condiciones de contratación de aquellos locales y servicios que no califiquen como esenciales, debiendo respetar el Principio de Libre Concurrencia previsto en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, cuya supervisión se encuentra a cargo de OSITRAN.

El Concesionario se encuentra obligado a informar a OSITRAN el inicio de dichos procesos de asignación, a fin que este regulador efectúe las labores de supervisión que permitan verificar el cumplimiento de dicho Principio.

La Retribución de los locales y servicios para líneas aéreas y actividades diversas, mencionadas en el punto 2.1, se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos por el Concesionario."

14. Modificación del Apéndice 2 del Anexo 5

Para el reajuste tarifario a aplicarse en el periodo regulatorio que se inicia en el año 2019, de forma excepcional, el factor "X" que sea calculado por OSITRAN estará vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo al 31 de diciembre de 2016, lo cual ocurra primero. Exclusivamente para este periodo, el OSITRAN seguirá los lineamientos establecidos en el ANEXO N° 1 de la Adenda N° 7, que se integrará como Apéndice 5 del Anexo 5 del presente Contrato de Concesión. En los siguientes periodos regulatorios, el factor "X" será calculado nuevamente por un periodo de cinco (5) años.

15. Modificación del Numeral 14 y Adición del Numeral 18 al Anexo 10

ANEXO 10 ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN EL AEROPUERTO

Relación de entidades y organismos estatales, sus funciones, necesidades administrativas y operacionales:

(...)

14. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(...)

18. Ministerio de Salud



“El Ministerio de Salud tiene la misión de proteger la dignidad personal, promoviendo la salud, previniendo las enfermedades y garantizando la atención integral de salud de todos los habitantes del país; proponiendo y conduciendo los lineamientos de políticas sanitarias en concertación con todos los sectores públicos y los actores sociales. Deberá contar con un espacio adecuado para entrevistar a las personas sospechosas o afectadas por alguna enfermedad que requieran de acciones según lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional 2005 y sus posteriores actualizaciones.

Deberá contar con un área de aproximadamente 184.36 m².

Su personal deberá contar, previa coordinación, con la debida autorización de ingreso a todas las áreas.

Las instalaciones y áreas de las Entidades y organismos estatales previstos en el presente Anexo y otras de común acuerdo, deberán ser contempladas durante toda la vigencia de la concesión en las instalaciones del Aeropuerto.”

16. Modificación del numeral 1 del Anexo 11

“ANEXO 11 ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO

1. Antecedentes.

El Concedente ha establecido, a la fecha de suscripción del presente Contrato y mediante levantamiento topográfico, que el área destinada a la ampliación del Aeropuerto es de 6´760,192.36 m², de acuerdo a las Coordenadas UTM del nuevo Orden Geodésico Mundial conforme puede apreciarse del Plano 15 y en la Memoria Descriptiva respectiva (ver Apéndice 1 del presente Anexo).”

17. Modificación del numeral 2 del Anexo 11.

“2. De la Responsabilidad del Estado Peruano

El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargará de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto debidamente saneados.

Para tales efectos, se entenderá que los terrenos entregados al Concesionario se encuentran debidamente saneados si es que los mismos están libres de todo vicio, condición, efecto, carga, servidumbre, afectación y/o Gravamen que impida, afecte o restrinja, física o jurídicamente, la posesión, el uso y, en general, el absoluto y total Aprovechamiento Económico de dichas áreas. Ello incluye –pero no se restringe a- que las áreas se encuentren no sólo sin ningún tipo de carga registral sino efectivamente desocupadas y listas para que el Concesionario pueda asumir su inmediata posesión física e irrestricto Aprovechamiento Económico.

Para el caso específico de los aspectos medioambientales resultará de aplicación lo establecido en la cláusula decimoctava del Contrato de Concesión.



Lo dispuesto por las Partes por medio de la presente cláusula, prevalecerá sobre cualquier disposición contenida en el Contrato de Concesión y/o sus Anexos.”

18. Modificación del Numeral 4 del Anexo 11

“4. [Vacío] “

19. Inclusión del numeral 5 al Anexo 11

“5.1 El Concedente reconoce la presencia de interferencias dentro de los terrenos de ampliación del Aeropuerto, las cuales no constituyen impedimento para que a la firma de la Adenda N° 7, el Concedente entregue los terrenos contemplados en el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión, en los términos y condiciones señaladas en la presente cláusula y en el Acta de entrega correspondiente. Los derechos legales y contractuales del Concesionario no se verán afectados en caso existieran interferencias distintas a las enumeradas en el presente numeral y las preexistencias señaladas en la Cláusula Quinta de la Adenda N° 7 en lo que resulte aplicable, salvo para el caso del Contrato de Constitución de Derecho de Servidumbre de ocupación, paso y tránsito celebrado entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y CALIDDA, con fecha 22 de agosto de 2016, que por la presente Adenda N° 7 el Concesionario acepta su constitución en los terrenos previstos en el Anexo 11 del presente Contrato.

Las Partes declaran expresamente que durante la Vigencia de la Concesión, todos los mayores costos en los que incurra el Concesionario como consecuencia de la necesidad de efectuar obras para sortear o resolver las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que tengan como finalidad su liberación y/o reforzamiento y/o protección y/o remoción, sean estas totales o parciales respecto de las interferencias indicadas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión que afecten la ejecución del proyecto de expansión y/o las operaciones del Aeropuerto, serán asumidas en su totalidad por el Concedente.

Para tal efecto, los mayores costos en los que incurra el Concesionario, directamente o a través de sus contratistas, deberán ser identificadas con sus partidas correspondientes con la sustentación técnica en el contrato EPC o similar que se suscriba para tal fin, serán descontados por el CONCESIONARIO de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN.

5.2 El Concedente se obliga a liberar las referidas interferencias, de acuerdo a lo siguiente:

5.2.1. Ducto de gas natural operado por CALIDDA, a más tardar al 01 de enero de 2018, de acuerdo a los términos establecidos en el Convenio u otro, que para tal fin han suscrito el Concedente y CALIDDA.

5.2.2. Túnel de la Av. Gambetta, a más tardar el 01 de enero de 2018. Para que se considere acreditada la liberación de esta interferencia, el Concedente deberá haber concluido la



construcción, instalación y operatividad total de los sistemas del túnel, contar con la conformidad de la obra a cargo de Provias Nacional, y desmontado la totalidad del campamento y zona de construcción del Túnel de la Av. Gambetta, debiendo quedar los terrenos en las mismas condiciones en que se encontraban antes del inicio de la obra. De la misma manera y en el mismo plazo la Av. Gambetta (trazo paralelo al túnel) deberá ser cerrada física y legalmente al tránsito.

- 5.3 En caso el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo dentro de los plazos máximos señalados precedentemente, el plazo contemplado en el presente Contrato de Concesión para la construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido de manera automática y se reactivará sólo cuando el Concedente cumpla con su obligación, o de alguna manera la satisfaga.
- 5.4 Sin perjuicio de lo señalado, en caso de incumplimiento por parte del Concedente de su obligación de liberar las interferencias referidas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del presente Anexo, que exceda el plazo máximo señalado en dichos numerales, será aplicable la Cláusula 5.8 o el literal c), de la Cláusula 15.5 del presente Contrato de Concesión.
- 5.5 Para la etapa de operación de la interferencia regulada en el numeral 5.2.2 del Anexo 11, el Concesionario contratará, los servicios de una empresa especializada de reconocido prestigio internacional, distinto del broker, corredor o asesor de seguros del Concesionario, para la realización del estudio de riesgo, que deberá contar con la opinión del Concedente y el Regulador, con la finalidad de determinar la máxima pérdida probable producto de los siniestros o eventos que puedan ocurrir durante la operación del Túnel de la Av. Gambetta que afecten a la operación del Aeropuerto. La máxima pérdida probable es aquella pérdida que se puede prever bajo condiciones razonables adversas y será el monto mínimo de suma asegurada para esta(s) póliza(s), la(s) cual(es) deberá(n) ser contratada(s) por el Concedente y actualizada(s) por lo menos cada tres (3) años. Dicho costo será asumido por el Concedente a través de la Retribución al Estado.

Dentro de los cuarenta y cinco (45) Días Útiles siguientes a la fecha de suscripción de la Adenda N° 7, el Concesionario presentará al Regulador una relación con no menos de tres (03) empresas especializadas. El Regulador contará con un plazo de cinco (05) Días Útiles para elegir a una de las empresas especializadas propuestas y comunicar su decisión al Concesionario y al Concedente. Dentro de los ciento ochenta (180) Días Útiles contados desde la contratación de la empresa especializada a que refiere el párrafo anterior, el Concesionario presentará al Concedente, con copia al Regulador, los estudios de riesgos correspondientes.

El Concedente deberá entregar al Concesionario una copia de las pólizas contratadas a los cinco (5) días útiles de adquiridas o renovadas.

En la eventualidad que el Concedente no contrate la(s) póliza(s) indicada(s) luego de transcurridos noventa (90) Días Útiles de emitido e



estudio de riesgo respectivo, el Concesionario está facultado a hacerlo y descontará de manera automática dicho importe del pago de la Retribución. Dicha(s) póliza(s) se renovará(n) anualmente a favor del Concesionario y de no ser contratada(s) o renovada(s), con treinta (30) Días Útiles de su vencimiento, por el Concedente, el Concesionario la(s) contratará y el costo será descontado de la Retribución.

Mientras se efectúen los trabajos de liberación de la presente interferencia y hasta que el Túnel de la Av. Gambetta sea inaugurado y abierto al uso público, la seguridad y cuidado de dicha infraestructura, así como de todos los terrenos que se encuentren en posesión del MTC u ocupados con ocasión de la misma, estará a cargo del Concedente.

- 5.6 El Concedente se obliga a implementar, mantener y garantizar – directamente o a través del tercero operador del túnel- la vigencia y aplicación de los protocolos de operación, seguridad, emergencia y plan de mantenimiento respectivos durante la vigencia de la Concesión. El Concedente será responsable por la operación, el mantenimiento y seguridad de la referida infraestructura.

Si por cualquier causa relacionada con la operación o mantenimiento del túnel se ve afectada –directa o indirectamente- las operaciones del Aeropuerto, los daños o efectos generados al Concesionario o terceros por dicha afectación, serán responsabilidad directa del Concedente.

- 5.7 Las Partes declaran expresamente que las pre existencias detalladas en los literales C, D, E y F del numeral 5.1 de la Cláusula Quinta de la Adenda N°7 no constituyen impedimento para el inicio de las obras de ampliación del Aeropuerto.”

20.Modificación del Apéndice 1 del Anexo 11

“(…)

2. Linderos y Medidas Perimétricas

2.1 LOTE “A”

Por el NORTE:

En línea quebrada de 50 tramos colinda con la Lotización Industrial Santo Domingo de Bocanegra, predios excluidos de la expropiación, Av. Néstor Gambetta, Av. Elmer Faucett, Asociación de Vivienda Residencial La Taboada y Urbanización Los Portales del Aeropuerto, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:



VERTICE	LADO	DISTANCIA (ml)	ESTE (X)	NORTE (Y)
1	1-2	8.95	267554.9495	8672330.2549
2	2-3	7.85	267563.7100	8672328.4100
3	3-4	110.18	267565.2513	8672336.1057
4	4-5	211.94	267673.6411	8672316.3475
5	5-6	12.25	267881.1443	8672273.2293
6	6-7	5.00	267878.3803	8672261.2907
7	7-8	12.37	267883.2514	8672260.1630
8	8-9	75.00	267886.0410	8672272.2118
9	9-10	295.15	267959.4681	8672256.9540
10	10-11	230.71	268248.3184	8672196.3149
11	11-12	124.91	268200.1904	8671970.6853
12	12-13	15.43	268322.4937	8671945.2768
13	13-14	84.76	268325.7889	8671960.3487
14	14-15	60.21	268408.7433	8671942.9552
15	15-16	18.30	268409.5490	8671882.7470



16	16-17	16.80	268409.1590	8671864.4510
17	17-18	28.86	268408.5420	8671847.6610
18	18-19	28.73	268406.8350	8671818.8500
19	19-20	39.40	268404.4400	8671790.2190
20	20-21	39.39	268398.8900	8671751.2070
21	21-22	9.04	268393.9910	8671712.1250
22	22-23	60.63	268392.5270	8671703.2050
23	23-24	9.09	268381.6040	8671643.5620
24	24-25	96.90	268379.4810	8671634.7280
25	25-26	221.17	268361.3170	8671539.5450
26	26-27	5.09	268319.7940	8671322.3080
27	27-28	3.47	268314.7750	8671323.1540
28	28-29	55.71	268314.1988	8671319.7358
29	29-30	19.65	268368.9040	8671309.1780
30	30-31	21.40	268365.3220	8671289.8590
31	31-32	18.37	268386.3240	8671285.7460
32	32-33	18.30	268390.4200	8671303.6530
33	33-34	30.27	268379.5350	8671318.3590
34	34-35	28.01	268385.1920	8671348.0960
35	35-36	376.59	268384.0220	8671376.0850
36	36-37	291.18	268454.3730	8671746.0420
37	37-38	38.01	268477.9940	8672036.2640
38	38-39	77.20	268455.4820	8672066.8950
39	39-40	72.77	268453.7250	8672144.0710
40	40-41	91.58	268453.6330	8672216.8430
41	41-42	336.42	268459.6586	8672308.2210
42	42-43	224.38	268471.4879	8672644.4345
43	43-44	293.37	268656.2008	8672771.8235
44	44-45	46.26	268931.1705	8672669.5478
45	45-46	161.56	268903.8421	8672632.2208
46	46-47	233.66	268825.6118	8672490.8640
47	47-48	335.49	269044.7130	8672409.6650
48	48-49	113.69	269362.8090	8672303.0280
49	49-50	130.73	269472.0940	8672271.6990
50	50-51	84.92	269588.9298	8672330.3429



Por el SUR:

En línea quebrada de 14 tramos colinda con los remanentes del Asentamiento Humano La Unión y el Río Rímac, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

VERTICE	LADO	DISTANCIA (m)	ESTE (X)	NORTE (Y)
83	83-84	40.01	270968.1393	8668083.9132
84	84-85	449.80	270928.5035	8668078.4478
85	85-86	99.30	270481.2822	8668030.3701
86	86-87	98.09	270382.1110	8668035.4465
87	87-88	543.46	270285.6737	8668053.3779
88	88-89	91.67	269758.1725	8668184.0945
89	89-90	147.35	269668.3954	8668202.6345
90	90-91	84.25	269522.3399	8668222.1079
91	91-92	209.53	269438.4940	8668230.3588
92	92-93	205.22	269230.0248	8668251.4226
93	93-94	119.06	269029.0077	8668292.7470
94	94-95	202.48	268914.3510	8668324.8304
95	95-96	184.48	268726.4672	8668400.3144
96	96-97	126.70	268555.4014	8668469.3789

Por el ESTE:

En línea quebrada de 32 tramos colinda con el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC y el Asentamiento Humano El Progreso, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

VERTICE	LADO	DISTANCIA (m)	ESTE (X)	NORTE (Y)
51	51-52	18.37	269626.6068	8672254.2430
52	52-53	5.35	269610.1425	8672246.0915
53	53-54	18.72	269612.5162	8672241.2971
54	54-55	212.38	269629.2660	8672249.6670
55	55-56	515.41	269723.2900	8672059.2340
56	56-57	302.51	269261.4553	8671830.4157
57	57-58	409.42	269127.1390	8672101.4740
58	58-59	209.04	268762.9567	8671914.3930
59	59-60	99.85	268856.7299	8671727.5642
60	60-61	199.69	268766.7073	8671684.3768



61	61-62	100.72	268855.1220	8671505.3310
62	62-63	759.11	268945.3931	8671549.9957
63	63-64	1344.13	269279.2330	8670868.2341
64	64-65	1481.03	269876.3049	8669663.9989
65	65-66	115.65	270538.6573	8668339.3336
66	66-67	52.28	270582.9282	8668232.4888
67	67-68	38.60	270635.1040	8668229.1800
68	68-69	54.61	270673.2010	8668235.3820
69	69-70	72.23	270725.6090	8668250.7330
70	70-71	213.63	270784.5500	8668292.4890
71	71-72	48.71	270994.7120	8668330.8400
72	72-73	7.84	271016.5057	8668287.2766
73	73-74	68.83	271020.0151	8668280.2616
74	74-75	24.50	271028.7781	8668211.9894
75	75-76	13.81	271030.6849	8668187.5648
76	76-77	14.18	271034.8451	8668174.3926
77	77-78	18.28	271036.0734	8668160.2616
78	78-79	13.25	271032.5211	8668142.3291
79	79-80	25.05	271031.4967	8668129.1203
80	80-81	22.44	271035.6851	8668104.4224
81	81-82	10.14	271013.9330	8668098.9213
82	82-83	48.23	271016.0989	8668089.0143

Por el OESTE:

En línea quebrada de 38 tramos colinda con la Av. Néstor Gambetta, el operador logístico TRAMARSA, la Av. Centenario y propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:



VERTICE	LADO	DISTANCIA (m)	ESTE (X)	NORTE (Y)
97	97-98	121.46	268555.4014	8668596.0781
98	98-99	91.25	268443.8644	8668644.1591
99	99-100	78.26	268436.1364	8668735.0851
100	100-101	95.97	268432.6744	8668813.2641
101	101-102	109.41	268427.2054	8668909.0821
102	102-103	135.25	268422.3764	8669018.3821
103	103-104	88.78	268424.1274	8669153.6161
104	104-105	131.64	268423.2424	8669242.3891
105	105-106	79.78	268413.1634	8669373.6441
106	106-107	96.90	268404.4224	8669452.9481
107	107-108	50.25	268388.5764	8669548.5391
108	108-109	121.78	268378.9914	8669597.8661
109	109-110	210.10	268353.6884	8669716.9931
110	110-111	109.11	268304.2574	8669921.1921
111	111-112	33.81	268369.5874	8670008.5761
112	112-113	110.75	268363.9264	8670041.9051
113	113-114	172.88	268264.3724	8670090.4401
114	114-115	19.54	268226.1894	8670259.0491
115	115-116	71.56	268216.6907	8670276.1247
116	116-117	2.20	268221.4794	8670347.5278
117	117-118	40.21	268220.5016	8670349.5025
118	118-119	25.96	268202.6599	8670385.5336
119	119-120	35.24	268179.9432	8670398.1065
120	120-121	42.74	268145.2830	8670404.4926
121	121-122	99.62	268124.5064	8670441.8421
122	122-123	41.96	268077.6404	8670529.7501
123	123-124	93.33	268053.8974	8670564.3441
124	124-125	132.21	268001.1084	8670641.3051
125	125-126	389.53	267918.4204	8670744.4691
126	126-127	195.79	267686.2234	8671057.2301
127	127-128	116.95	267601.6614	8671233.8171
128	128-129	247.45	267537.0770	8671331.3107
129	129-130	134.16	267578.3004	8671575.2999
130	130-131	91.39	267445.5488	8671594.6712
131	131-132	120.83	267437.7454	8671685.7271
132	132-133	285.61	267444.8294	8671806.3531
133	133-134	20.54	267494.7781	8672087.5586
134	134-1	237.67	267513.3846	8672096.2489

2.2 LOTE "B"

Por en NORTE

En línea recta de 01 tramo, colinda con el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de propiedad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:



VERTICE	LADO	DISTANCIAS	ESTE (X)	NORTE (Y)
A	A-B	183.71	270121.7500	8670444.6400

Por el ESTE

En línea recta de 01 tramo, colinda con terrenos de propiedad de CORPAC S.A. donde se halla la Aviación del Ejército, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

VERTICE	LADO	DISTANCIAS	ESTE (X)	NORTE (Y)
B	B-C	152.00	270286.3500	8670526.2200

Por el SUR

En línea recta de 01 tramo, colinda con el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de propiedad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

VERTICE	LADO	DISTANCIAS	ESTE (X)	NORTE (Y)
C	C-D	183.71	270353.8500	8670390.0300

Por el OESTE

En línea recta de 01 tramo, colinda con el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de propiedad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, de acuerdo al siguiente cuadro de datos técnicos:

VERTICE	LADO	DISTANCIAS	ESTE (X)	NORTE (Y)
D	D-A	152.00	270188.9300	8670308.5900

3. Perímetros:

3.1 Perímetro Lote "A":

El perímetro aquí descrito es de **18,352.36 metros lineales (DIECIOCHO MIL TRECIENTOS CINCUENTA Y DOS PUNTO TREINTA Y SEIS METROS LINEALES)**

3.2 Perímetro Lote "B":

El perímetro es de **671.420 metros lineales (SEISCIENTOS SETENTA Y UN MIL PUNTO CUATROCIENTOS VEINTE METROS LINEALES)**

4. Áreas:

4.1 Área Lote "A"

El Área del terreno aquí descrito es de **6'732,268.44 m² (SEIS MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y DOS MIL DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO PUNTO CUARENTA Y CUATRO METROS CUADRADOS)**



4.2 Área Lote "B"

El Área del terreno aquí descrito es de **27,923.92 m² (VEINTISIETE MIL NOVECIENTOS VEINTITRES PUNTO NOVENTA Y DOS METROS CUADRADOS)**

4.3 Área Total

El Área total a entregarse es de **6'760,192.36 m² (SEIS MILLONES SETECIENTOS SESENTA MIL CIENTO NOVENTA Y DOS PUNTO TREINTA Y SEIS)**

5. Declaración Pericial:

Las coordenadas UTM del Nuevo Orden Geodésico Mundial, de validez universal, fueron levantadas con GPS diferencial, doble frecuencia, marca TRIMBLE R8 GNSS/R6/5800 y la Cartografía Digital WGS 84 emitida por el Instituto Geográfico Nacional.

Forma parte de la presente Memoria Descriptiva el plano denominado P15 – Según Apéndice 1 del Anexo 11 según 7ma Adenda al Contrato de Concesión a LAP, del 20 de enero de 2017.

La presente Memoria Descriptiva fue elaborada basada en el DATUM PSAD 56, con métodos mecánicos, siguiendo el Nuevo Orden Geodésico Mundial WGS 84 - de validez universal - mediante métodos analíticos; por lo tanto, la diferencia existente entre un sistema y el otro es debido a estos factores, pero que están dentro de la tolerancia permitida por la Superintendencia de Bienes Nacionales, CONATA y el Reglamento de los Registros Públicos (de 2% a 2.5% para áreas y 0.5% a 0.8% para el perímetro).

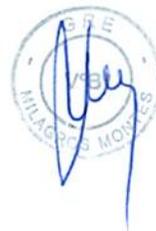
El uso y manejo de estas coordenadas por ser exactas en posición, deben ser de uso **RESTRINGIDO**".

21. Modificación del numeral 1.1 del Anexo 14

"1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

"Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, serán aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.

Al respecto, será de aplicación lo establecido por dichas autoridades modificándose de manera automática los RTMs de acuerdo con la normativa vigente al momento del diseño de la nueva infraestructura. Aquellos RTMs que no se adecuen a la normativa antes mencionada, para su modificación o actualización, deberán seguir el procedimiento previsto en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión."



22.Modificación del Anexo 14

[Ver documento RTMs]

23.Eliminación del Anexo 19

CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

Las Partes acreditan que a la suscripción de la presente Adenda N° 7, EL CONCESIONARIO recibe la totalidad del área de ampliación del AEROPUERTO, de conformidad con el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión.

Las Partes acuerdan que durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del AEROPUERTO, para la infraestructura existente en el mismo, no le será exigible al CONCESIONARIO el cumplimiento de los RTMs de los numerales 1.21 y 1.22.2.A contemplados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, en aquellos niveles de servicio en los que el CONCESIONARIO estuviera impedido de cumplir, los cuales serán supervisados y revisados por OSITRAN. Comprometiéndose, el CONCESIONARIO a hacer sus mejores esfuerzos, a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y servicio establecidos en el Contrato de Concesión, en aquellos RTMs que no podrán ser cumplidos.

Con relación al Nuevo Terminal de Pasajeros, las Partes acuerdan que será exigible al CONCESIONARIO, el cumplimiento del RTM contenido en el numeral 1.20 contemplado en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, manteniendo y garantizando, como mínimo, la calidad de servicio a los pasajeros y eficiencia en las operaciones aéreas, bajo el marco de los lineamientos determinados por la IATA y/o la normativa, en lo que resulta aplicable, y bajo supervisión de OSITRAN.

Asimismo, las Partes declaran que el terminal actual mantendrá las características de diseño vigentes a la fecha de suscripción de la presente Adenda N° 7.

CLÁUSULA QUINTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES

5.1 Las Partes se comprometen a lo siguiente

- A. Puentes Santa Rosa: El CONCEDENTE se obliga a la construcción de un puente sobre el Río Rímac hasta el lindero del área de la concesión. El puente será la vía de acceso principal al nuevo terminal de pasajeros del AEROPUERTO. El CONCEDENTE se obliga a tenerlo en condiciones operativas a más tardar a los cuatro (4) años contados desde el 01 de julio de 2017.

El CONCESIONARIO se obliga a realizar la conectividad de dicho puente dentro del área de la concesión. Las Partes acuerdan realizar las coordinaciones necesarias para garantizar la conectividad del puente y el Aeropuerto.

- B. Servidumbre: El CONCEDENTE se obliga a constituir una servidumbre de paso, gratuita y perpetua, a favor del AEROPUERTO para facilitar el acceso a las nuevas instalaciones del AEROPUERTO a través del área remanente del predio Benavides Ardiles.



- C. Interceptor Norte: El CONCESIONARIO acepta que esta infraestructura de servicio público se mantenga en su ubicación actual, y por su parte el CONCEDENTE se compromete a que en caso de presentarse cualquier afectación al proyecto de ampliación, a las operaciones o a las instalaciones del AEROPUERTO causadas por esta infraestructura, por causas no imputables al CONCESIONARIO, asumirá de manera inmediata las acciones y la totalidad de los costos necesarios para solucionar dicha afectación. En caso el CONCEDENTE no tome acciones inmediatas, el CONCESIONARIO directamente o través de sus contratistas podrá adoptar las medidas necesarias y asumirá los costos para reparar o minimizar los daños como consecuencia de la afectación, los mismos que serán descontados de la Retribución luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.
- D. Colectores Bocanegra y Aeropuerto: Las Partes reconocen la existencia de los Colectores Bocanegra y Aeropuerto (Plano adjunto como Anexo 2 de la presente adenda) que corren a través del área del AEROPUERTO hasta la conexión del Interceptor Norte. Corresponderá al CONCESIONARIO efectuar su remoción o reubicación conectándolos al Colector Faucett, Interceptor Norte o a la ubicación que el CONCESIONARIO estime como técnicamente más beneficiosa dentro del Aeropuerto con cargo automático de la Retribución que corresponde al CONCEDENTE, una vez culminada la remoción o reubicación. Los documentos técnicos para la remoción o reubicación de los colectores deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. De ser reubicados, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. Esta remoción o reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE.
- E. Montículo Av. Centenario: Botadero o elevación artificial compuesto por acumulación de tierras, escombros y residuos, que se encuentra ubicado al noroeste de la cabecera 15R de la segunda pista, con una elevación de 20 m.s.n.m, según detalle y características descritas en el Plano que como Anexo 3 forma parte de la presente adenda.

Las Partes reconocen la existencia del Montículo Av. Centenario, el mismo que se encuentra ubicado colindante a la zona de ampliación del AEROPUERTO. El CONCEDENTE se obliga a retirar dicho obstáculo, toda vez que afecta la operación de la segunda pista de aterrizaje según las características técnicas recogidas en el numeral 1.8 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

Las obligaciones antes mencionadas deberán ser cumplidas por el CONCEDENTE como máximo al 31 de diciembre de 2019. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo entre las Partes e incorporado en un acta, si por cualquier causa el inicio de las obras correspondientes a la Mejora Obligatoria se postergue según el plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1. Vencido este plazo y las prórrogas, de corresponder, sin que el CONCEDENTE haya cumplido con dichas obligaciones, el CONCESIONARIO podrá: (1) adecuar el diseño de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en el numeral 5.2 de la presente cláusula, (2) solicitar una ampliación del plazo previsto en la cláusula 5.6.2.1 del presente Contrato de Concesión.



- F. Línea de Impulsión Sarita Colonia: red de alcantarillado a presión ubicada debajo de la Av. Centenario, de una longitud de 900 metros según el Plano que como Anexo 2 que forma parte de la presente adenda.

Las Partes reconocen la existencia de la Línea de Impulsión Sarita Colonia, la misma que se encuentra ubicada en área destinada para el proyecto de ampliación del AEROPUERTO. Corresponderá al CONCESIONARIO determinar si es necesario remover o reubicar esta infraestructura. En el caso que el CONCESIONARIO defina que si se hace necesaria su remoción o reubicación para efectos de ejecutar el proyecto de ampliación del AEROPUERTO, el CONCESIONARIO deberá efectuar su remoción o reubicación dentro del área de concesión, con cargo automático a la Retribución. Los documentos técnicos para la reubicación o permanencia de esta infraestructura deberán contar con la aprobación previa de SEDAPAL. En el supuesto que la mencionada infraestructura permanezca en su ubicación actual o, una vez reubicada ésta, la responsabilidad, operación, mantenimiento y/o cualquier modificación posterior sobre la misma serán de plena responsabilidad de SEDAPAL. La remoción o reubicación se ejecuta por encargo del CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO se obliga a brindar todas las facilidades de acceso a SEDAPAL necesarias para la correcta operación de dicha infraestructura.

- G. Sistema de luces de la segunda pista de aterrizaje: el CONCESIONARIO se compromete a adecuar los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación dentro del área de la concesión prevista en el Anexo 11 del presente Contrato de Concesión y de acuerdo a los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 del presente Contrato de Concesión. El CONCEDENTE reconoce que esta adecuación podrá implicar un diferencial de costos, que serán descontados por el CONCESIONARIO de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.
- 5.2 Las Partes declaran expresamente que durante la Vigencia de la Concesión todos los costos en los que incurra el CONCESIONARIO como consecuencia de la construcción y de la adecuación de los elementos y sistemas necesarios para la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje, o reubicación, remoción, remediación, reparación o cualquier otra forma de intervención con relación a las pre existencias detalladas en los literales C y E del numeral 5.1 de la presente cláusula, que afecten la ejecución del proyecto de ampliación, serán asumidas en su totalidad por el CONCEDENTE. Para tal efecto todos los costos en los que incurra el CONCESIONARIO, directamente o a través de sus contratistas, deberán ser identificados y sustentados debidamente, y serán descontados por el CONCESIONARIO de la Retribución, luego de que los montos sean aprobados por el CONCEDENTE, previa opinión del OSITRAN.
- 5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual se computa desde el 31 de mayo del 2018. Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo a las Leyes Aplicables.



- 5.4 Las Partes declaran que los montos descontados a la Retribución en virtud de la presente Adenda N° 7 seguirán el procedimiento previamente aprobado por las Partes.

CLÁUSULA SEXTA: REGLAS DE INTERPRETACION

- 6.1. Las Partes declaran expresamente que sin perjuicio de las modificaciones realizadas en la Cláusula Tercera de la presente Adenda, las demás disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN y de la Primera, Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Adenda al CONTRATO DE CONCESIÓN permanecen vigentes y con plena validez.
- 6.2. Asimismo, las Partes acuerdan que el CONTRATO DE CONCESIÓN y las Adendas del mismo se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.
- 6.3 En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en ésta última.
- 6.4 Los términos que figuren en mayúscula en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son generalmente utilizados en mayúsculas.

CLÁUSULA SÉTIMA: DISPOSICIONES FINALES

Cualquiera de las Partes podrá solicitar a la otra parte que la presente Adenda sea elevada a Escritura Pública, lo que ambas se obligan a realizar dentro de los siete (07) días útiles siguientes a la solicitud escrita de cualquiera de ellas en ese sentido.

Los gastos notariales y registrales que resulten aplicables serán de cuenta de quien solicite la elevación de esta Adenda N° 7 a Escritura Pública.

CLÁUSULA OCTAVA: DECLARACIÓN

Las Partes declaran que la presente adenda respeta la naturaleza del CONTRATO DE CONCESIÓN, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, así como el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

CLÁUSULA NOVENA: VALIDEZ DE LA ADENDA N° 7

Las Partes declaran expresamente que las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN y de la Primera, Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Adenda a dicho contrato, permanecen vigentes y con plena validez en tanto no se opongan a los términos del presente instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA: VIGENCIA DE LA ADENDA N° 7

El presente instrumento entrará en vigencia a la fecha de su suscripción por las Partes intervinientes.



En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento en dos (02) ejemplares originales de igual tenor y valor, uno para el CONCEDENTE y otro para el CONCESIONARIO en la ciudad de Lima a los 25 días del mes de julio de 2017.




**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES**
Sr.
Vice Ministro de Transportes


LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sr. Juan José Salmón Balestra
Gerente General




LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sra. Asunta María del Pilar Vizcarra
Albarracín
Gerente Central de Administración
y Finanzas



ANEXO N° 1

Lineamientos metodológicos

Para el caso del factor de productividad que estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación de del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, y exclusivamente para este caso, el OSITRAN seguirá los siguientes lineamientos metodológicos en el cálculo del factor de productividad.

I. Criterios generales

- Se utilizará la productividad total de factores o el enfoque primal.
- Se utilizará el enfoque single till.
- Para la agregación de los productos e insumos se utilizará el índice de Fisher.
- La información que se considerará para el cálculo del factor de productividad será la correspondiente al periodo 2001-2017.
- El factor de productividad se calculará para el Concesionario sobre la base de la fórmula de 4 componentes de Bernstein y Sappington (1999).

II. Criterios específicos

II.1. Productividad de la empresa

II.1.1 Producto

Para el cálculo del índice de producto se seguirán los siguientes criterios:

- La unidad de medida de cada uno de los servicios corresponderá a las unidades de venta de los mismos. En aquellos casos en los que las unidades de venta no sean fácilmente identificables (publicidad, por ejemplo), se utilizará una proxy.
- El ingreso de cada uno de los servicios debe excluir impuestos, tasas, contribuciones, entre otros.

II.1.2. Insumos

Para el cálculo del índice de insumos estos se categorizarán en 3 tipos: mano de obra, productos intermedios y capital.

II.1.2.1. Mano de obra

Para el tratamiento de la mano de obra se utilizarán los siguientes criterios:

- La cantidad de mano de obra corresponderá a las horas trabajadas por la fuerza laboral que emplea el Concesionario (incluida en su planilla).
- El gasto laboral que se utilizará en el tratamiento del insumo mano de obra incluirá no sólo sueldos y salarios, sino también contribuciones sociales, AFP, otros gastos de personal y participación de trabajadores.

II.1.2.2. Productos intermedios

Para el tratamiento de los productos intermedios se utilizarán los siguientes criterios:

- El gasto en productos intermedios corresponderá al gasto consignado en las cuentas gastos operativos y gastos generales de los Estados Financieros del Concesionario, excluyendo amortización y depreciación, gastos de personal, fee pagado al operador del aeropuerto pero sí se considerará el gasto relacionado a las gerencias del Concesionario que aporta Fraport (de acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión).
- La cantidad de productos intermedios se obtendrá deflactando la serie de gasto señalada anteriormente por el Índice de Precios al Consumidor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos



agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.

III.1.2.3. Capital

Para el tratamiento del capital se utilizarán los siguientes criterios:

- El stock de capital del Concesionario que se utilizará en el tratamiento del insumo capital excluirá las obras en curso y el activo "terrenos".
- El stock de capital del Concesionario se recalculará sobre la base de la fórmula del inventario perpetuo, utilizando para ello la inversión acumulada, las adiciones y las tasas de depreciación registrados en los Estados Financieros de la empresa.
- Las cantidades de capital se obtendrán deflactando la serie de stock de capital promedio por el Índice de Precio al por Mayor Ajustado por la exclusión de los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y productos de cuero y calzado. Posteriormente, este índice se corrige por la variación de tipo de cambio.
- Para obtener el precio del capital se utilizará la fórmula que Christensen Associates propuso para la primera revisión tarifaria de Telefónica del Perú.
- El costo de oportunidad que forma parte del precio del capital se obtendrá mediante el modelo CAPM, con una periodicidad anual.

II.2. Productividad de la economía

La Productividad Total de Factores de la economía será determinada con base a las estimaciones efectuadas y disponibles por The Conference Board y/o alguna referencia de entidades especializadas de alto prestigio, como por ejemplo el Banco Central de Reserva del Perú. Para los periodos en que dicha información no esté disponible, el Organismo Regulador efectuará la estimación respectiva.

II.3. Índice de precios de los insumos de la empresa

El índice de precios de la empresa se obtendrá con la misma información que la productividad total de factores de la empresa.

II.4. Índice de precios de los insumos de la economía

Para la estimación del índice de precios de los insumos de la economía, el OSITRAN considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el INEI y/o el MINTRA, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos como capital y trabajo. En caso dichas entidades no proporcionen dicho indicador; el OSITRAN realizará las estimaciones correspondientes para el cálculo de dicho componente.



ANEXO 14
REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS

1. Requisitos Técnicos Mínimos

1.1. Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, será aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.

Al respecto, será de aplicación lo establecido por dichas autoridades modificándose de manera automática los RTMs de acuerdo con la normativa vigente al momento del diseño de la nueva infraestructura. Aquellos RTMs que no se adecuen a la normativa antes mencionada, para su modificación o actualización, deberán seguir el procedimiento previsto en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión.

1.2. Generalidades

Terrenos e Instalaciones: Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos.

Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el nivel de servicio óptimo correspondiente al Manual de IATA para el Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.

1.3. Capacidad de Operación Anual

El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión será determinado en los Planes Maestros aprobados por la DGAC. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo.



1.4 Reglamentos y Normas de Calidad

Para el cumplimiento de los RTM se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:
Para temas aeroportuarios: Sección 3.0 - Definición de las Normas Mínimas Operacionales Aeroportuarias.

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, el Concesionario se regirá por las Leyes Aplicables, en cada caso o instalación concreta. En caso de no existir Leyes Aplicables, se aplicarán aquellas que habitualmente se empleen en materia aeroportuaria, debidamente sustentada por el Concesionario ante OSITRAN y contando con su conformidad.

1.5 Requisitos de Calidad

La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todos los edificios del Aeropuerto deberá asegurar:

- operación ininterrumpida
- durabilidad
- mantenimiento fácil y económico
- protección y atenuación de ruidos
- salud y seguridad

1.6 Protección del Medio Ambiente

El Aeropuerto deberá ser planificado, desarrollado, construido y operado de tal manera que limite el impacto negativo en el área urbana aledaña y en el medio ambiente natural y de forma tal que satisfaga los estándares y requisitos establecidos en las Leyes Aplicables en materia del medio ambiente, así como el Anexo 16 de la OACI.

1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Calles de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

Durabilidad: 20 años (de acuerdo con el método de OACI)



Movimientos Repetitivos de Carga de una Aeronave Modelo

Las pistas de aterrizaje/despegue, calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:

Movimientos esperados en la pista de aterrizaje:	1,500,000 movimientos del B-747
Sólo despegues:	750,000 movimientos del B-747
Despegues anuales para el método de la FAA de diseño del pavimento:	37,000 movimientos del B-747
Para el diseño de las calles de rodaje, el nivel de despegues se incrementará en 20 por ciento:	45,000 movimientos del B-747
Nivel de despegue para el diseño de las plataformas de estacionamiento de concreto:	7,500 movimientos del B-747

- 1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L, deben estar acordes con los estándares de la OACI estipulados para la Clave de Referencia de Aeródromos 4E y las Leyes Aplicables.

Nota General:	m.	=	metro
	m ²	=	metro cuadrado
	ml	=	metro lineal

	Nueva Pista
	15 R / 33 L
Longitud:	3,480 m.
Areas de seguridad en <u>extremo</u> de pista	Según RAP 314
Pista 15R superficie de aproximación interna con pendiente 50:1	900 m. x 120 m.
Ancho: (incluyendo <u>márgenes</u>)	60 m.
(La pista de aterrizaje/despegue mide 45 m. de ancho y márgenes en ambos lados de 7.5 m. de ancho cada margen)	
Pendiente transversal	1.5 %
Superficie <u>limitadora</u> de obstáculos	de acuerdo al Anexo 14 de la OACI
Señalización para condiciones de Categoría II	



aproximación

1.9 Especificaciones para las calles de Rodaje

El esquema de sistema de pista de rodaje debe ser planificado, de tal manera que cuando llegue a la capacidad máxima proyectada del Aeropuerto, el sistema de pistas de rodaje sea adecuado para manejar la demanda sin que implique complicaciones, embotellamientos y problemas de seguridad en el movimiento en tierra en el Aeropuerto, su pista de aterrizaje y sistema de plataformas de estacionamiento de aeronaves.

Las calles de rodaje deberán cumplir con las siguientes especificaciones mínimas:

- Salidas al final de las calles de rodaje.
- El número, ubicación y dirección de las salidas de alta velocidad se determinará en base a la flota de aeronaves de la prognosis de tráfico, así como las separaciones entre aeronaves en aproximaciones y despegues.
- Sistema de calle de rodaje paralela.
- Calles de rodaje dobles según se requiera.
- Calles de rodaje con cruces perpendiculares según se requiera (que conecten a las pistas o plataformas).
- Las especificaciones para las calles de rodaje deberán estar acordes con los estándares de OACI estipulados en el Manual de Referencia para Aeródromos 4E y las Leyes Aplicables.
- Señalización para las condiciones de las aproximaciones: Categoría II.

1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

Las dimensiones de la plataforma de estacionamiento deberán cumplir con los requisitos para movimientos de aeronaves y número de posiciones requeridas para el estacionamiento de los diferentes tipos de aeronaves según la configuración final de las áreas de embarque.

La señalización de las posiciones de estacionamiento deberá hacerse de acuerdo a las recomendaciones de la OACI, de los fabricantes de las aeronaves y Leyes Aplicables.

1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento



La iluminación de las posiciones de estacionamiento de aeronaves deberá hacerse de acuerdo con las recomendaciones de la OACI y Leyes Aplicables.

1.12 Iluminación en las pistas de vehículos terrestres

La iluminación de las pistas se operará por control remoto desde el sistema de monitoreo central con el fin de iluminar:

- Vías de acceso principal
- Vías de captación de tránsito
- Vías locales
- Estacionamiento de autos
- Circuito de circulación del área terminal
- Vía periférica
- Area requerida para la seguridad y protección
- Túnel y pasos subterráneos (donde sea posible) durante día y noche

1.13 Suministro de Energía Eléctrica

La red de suministro de energía eléctrica deberá incluir:

- UPS (suministro ininterrumpido de energía – “tiempo de conmutación”) o fuentes auxiliares de energía (generadores) con un tiempo para el restablecimiento para los NAVAIDS- para las instalaciones de acuerdo a las Leyes Aplicables.

1.14 Sistema Central de Monitoreo (Sistemas de Administración de Edificios)

Deberá permitir el control de:

- Instalaciones en el edificio
- Redes de distribución
- Telecomunicaciones (no para vuelos)



- Sistemas de información
- Iluminación para las vías y plataforma de estacionamiento
- Seguridad

1.15 Sistema para Suministro de Combustible

Deberá permitirse el abastecimiento de todas las posiciones para estacionamiento de aeronaves operativas de contacto requeridas, de acuerdo al diseño y configuración de las plataformas adoptadas en los planes maestros.

1.16 Sistema de iluminación para la aproximación y aterrizaje

Se deberá iluminar el campo aéreo de acuerdo a las especificaciones requeridas para aproximaciones de Categoría II y de acuerdo con las normas y métodos recomendados de la OACI y las Leyes Aplicables.

Los sistemas de iluminación deberán incluir necesariamente:

- Luces Aproximación
- Luces PAPI
- Zona de toma de contacto (Touchdown zone - TDZ)
- Iluminación en los ejes de la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
- Iluminación en los bordes de la pista de aterrizaje y calles de rodaje.
- Iluminación del umbral de la pista de aterrizaje.
- Sistema de guía en las calles de rodaje, incluyendo barras de parada y barras de autorización de paso.
- Luz indicadora de obstáculos (dentro y fuera del Aeropuerto).
- Redes para suministro de energía.
- Bóveda de seguridad para iluminación de aeronaves.



1.17 Sistema de Seguridad operacional y seguridad de la aviación El sistema de seguridad para el Aeropuerto deberá cumplir con las normas y métodos recomendados de la OACI y las Leyes Aplicables.

1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con los niveles de servicio óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente.

~~1.18.1. Período Conexión:~~

~~Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto.~~

~~Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuados para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.~~

~~Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas:~~

- ~~• Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS)~~
- ~~• Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)~~
- ~~• Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS)~~

~~Ventilación y aire acondicionado (HVAC). En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores.~~

~~Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas:~~

- ~~• Temperatura: entre 22° y 26°.~~
- ~~• Humedad relativa 20% - 60%~~



~~— Sistema de manejo de equipajes~~

- ~~• — Sistema automático para examinar equipajes con:~~
- ~~• — Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una maquina.~~
- ~~• — Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size).~~
- ~~• — Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.~~

Período Remanente de Vigencia de la Concesión

~~Capacidad para el manejo de pasajeros (18.4 millones de pasajeros anuales, 151,000 operaciones)~~

~~a. Doméstico/Internacional (al 30avo año)~~

~~Vuelos domésticos: 87,351~~

~~Vuelos internacionales: 63,706~~

~~b. Hora punta (total combinado = 6,016 pasajeros en hora punta - PHP) - Total de pasajeros~~

~~Total de pasajeros de llegada (terminales separados):~~

~~Total de llegadas nacionales (1,514 PHP) - 55%~~

~~Total de llegadas internacionales (1,958 PHP) - 60%~~

~~Total de pasajeros de salida (terminales separados)~~

~~Total de salidas nacionales (1,651 PHP) - 60%~~

~~Total de salidas internacionales (2,122 PHP) - 65%~~



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

Tiempo de conexión:

- Nacional: 1 hora
- Internacional: 90 minutos

~~Sistema de manejo de equipajes~~

- ~~• Sistema automático para examinar equipajes con:~~
- ~~• Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.~~
- ~~• Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over-size).~~
- ~~• Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a todos los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.~~

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal.

Oficinas para las líneas aéreas. Oficinas administrativas y operacionales del terminal en condiciones y número adecuado para cumplir con los requerimientos de la demanda de las líneas aéreas.

Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.

- Sistema de pantallas de información de vuelo (FIDS)
- Sistema de pantallas de información de equipaje (BIDS)
- Sistemas de pantallas de información de puertas de embarque (GIDS)

Ventilación y aire acondicionado (HVAC).



En concordancia con las Leyes Aplicables, el Edificio del Terminal deberá ser en su totalidad zona de no fumadores.

Parámetros para el diseño del sistema. Condiciones internas:

- Temperatura: entre 22° y 26°.
- Humedad relativa - 20% - 60%

Sistema de manejo de equipajes

- Sistema automático para examinar equipajes con:
- Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.
- Equipos de Rayos X para revisión de equipajes. Equipos para tamaño estándar de equipajes y equipos para equipajes de mayor tamaño (over size).
- Punto para recolección de equipajes con rótulos de viaje en conexión con acceso automático a los desembarcaderos de equipajes a las salas para examinar equipaje.

~~1.19 La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:~~

~~Capacidad del sistema de pistas de aterrizaje/despegue~~

~~Al 8° al 30° año~~

	al 8° año	al 30° año
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329
Internacionales	140	256
Capacidad del terminal-rampa		
Total salidas y llegadas en una hora punta	26	45
Domésticos	16	28
Internacionales	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto	19	56
Pernoche	10	6
Capacidad del sistema de Pista de A/D		
Hora Punta (Vuelos Comerciales Solamente)	33	74
Tipo de Aerovue		
Internacional		
B747	2	4
B767, DC10, A300	4	13
B737, MD80, A320	10	16
Doméstico		
B737, MD80, A320	14	28
Totales	29	62

~~Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajero en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB), más no la de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento ni las de pernoche.~~



~~Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos de conteo de posiciones.~~

~~Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.~~

1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas).

La capacidad del sistema de pista de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brindan en el AIJCh durante el periodo de la concesión.

Desde que entre en operación el nuevo terminal de pasajeros, hasta el final del Período Remanente de Vigencia de la Concesión: El 90% de los pasajeros anuales serán atendidos por puentes de abordaje (mangas).

Las mangas deberán contar con:

- Ser de tipo Apron Drive y estar equipadas con Docking System.
- Flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.

1.21 Requerimientos para el Edificio del Terminal

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose a los criterios aplicables establecidos por la OACI, el nivel de servicio óptimo correspondiente a la versión 10 del Manual IATA para el Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya y las Leyes Aplicables.

1.22.1 Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros

Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos ciñéndose



1.22.1A Objetivos del Diseño de Terminales

1.22.1.A.1 Un acceso máximo de los pasajeros hacia las aeronaves a través de puentes de abordaje de pasajeros (PLB) (mangas), se utilizará en el Aeropuerto.

1.22.1.A.2 La distancia máxima total de recorrido que un pasajero debe realizar sin ayuda mecánica en el Edificio Terminal de Pasajeros será calculada de acuerdo a lo recomendado por IATA en su versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.

La distancia máxima de recorrido que un pasajero debe realizar entre las áreas funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros (check-in, control de seguridad, migraciones de salida, salas de embarque, migraciones de llegada, sala de recojo e equipaje y hall de llegadas) será calculado de acuerdo a lo recomendado por IATA en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos o el que lo sustituya.

1.22.1.A.3 Cuando se excedan las distancias mencionadas en el acápite anterior, será necesario instalar una ayuda mecánica que facilite el desplazamiento de los pasajeros

1.22.1.A.4 Proporcionar impactos de construcción mínimos en las actuales operaciones cuando se esté definiendo el desarrollo gradual por etapa para las mejoras en las instalaciones del Aeropuerto.

1.22.1.A.5 Mejorar y modernizar las operaciones de procesamiento de pasajeros mientras se mantiene y mejora medidas de seguridad efectivas para la inspección de pasajeros.

~~1.22.1.A.6 Cumplir con los requerimientos de seguridad de la FAA Parte 107, en donde puedan ser aplicados en forma eficiente, efectiva y económica.~~

1.22.1.A.6 Seguir las normas mínimas operacionales de la OACI según se describen en sus 19 Anexos y las Leyes Aplicables.

1.22.1.A.7 Diseñar las instalaciones exteriores e interiores del Edificio del Terminal en tal forma que brinden al público viajero una primera impresión positiva del “Perú Moderno” que perdure en el visitante.

~~1.22.1.B~~ Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales



~~1.22.1.B.1 — El Edificio del Terminal Internacional debe ser planificado de manera que toda el área sea no menor de 30 metros cuadrados (m2) por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.~~

~~1.22.1.B.2 — El Edificio del Terminal Nacional debe ser planificado de manera que el área total no sea menor de 22 metros cuadrados (m2) por pasajero en hora punta, en un día promedio, de un mes punta.~~

1.22.1.B.1 Se permite el uso de áreas compartidas para operaciones nacionales e internacionales de pasajeros, evitando la mezcla entre estos pasajeros.

1.22.B.2 Proporcionar la máxima y más clara orientación a los pasajeros y la comodidad de los mismos dentro del Edificio del Terminal.

1.22.B.3 Planear un espacio para las filas de espera no menor a 9 m. enfrente de los mostradores para chequeo de maletas y venta de boletos.

1.22.B.4 Brindar un espacio de circulación no menor de 3.5 m. adyacente a las unidades para el manejo y recojo de equipaje y de no menos de 13m. de ancho entre cada unidad.

1.22.1.B.5 Los corredores de circulación del primer Edificio del Terminal deben tener un ancho mínimo de 6.5 m. libres de obstáculos.

1.22.1.B.6 Los corredores de circulación del espigón del primer Terminal deben tener un ancho mínimo de 10 m. entre columnas y/o muros.

Excepcionalmente, sólo por temas comerciales podrán instalarse módulos dejando libres de obstáculos 08 metros. Las dimensiones señaladas podrán ser revisadas por OSITRAN y actualizadas periódicamente en función de los estudios actualizados de demanda contenidos en los Planes Maestros.

Los anchos de los corredores de circulación del nuevo segundo terminal deberán diseñarse de acuerdo a la normatividad IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la sustituya), NFPA y Leyes Aplicables.

~~1.22.1.b.9 — Una distancia máxima de 25 m. entre la vereda de salida y los mostradores de chequeo de maletas y venta de boletos será considerada óptima.~~



~~1.22.1.b.10 — Una máxima distancia de 30 m. entre las salas de recojo de equipaje y la vereda de llegada se considera ser óptima.~~

1.22.2 Normas para los Ambientes del Edificio del Terminal

A) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos

El diseño para el estacionamiento de autos del público, trabajadores y de alquiler debe ser sustentado con el estudio histórico de la demanda y la proyección de crecimiento, disponibilidad o acceso de transporte público masivo, entre otros, que realice el Concesionario a través de un estudio de demanda histórica y proyectada, que deberá tener la conformidad de OSITRAN.

B) Pistas Vehiculares

1. Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y de servicio.
2. Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves.
3. Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado.

C Veredas frontales del Edificio del Terminal

C.4 El ancho en las veredas frontales adyacentes a la fachada del Edificio Terminal debe ser como mínimo 6.1 m.



~~Se debe diseñar la vereda frontal de salidas para proporeionar como mínimo un espacio de 0.15 ml para cada pasajero de llegada en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.~~

~~1.22.2.c.2 — Se debe diseñar la vereda frontal de llegadas para proporeionar como mínimo un espacio de 0.24 ml por cada pasajero de salida en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.~~

~~1.22.2.c.3 — Se debe diseñar la vereda frontal total promedio para proporeionar un espacio de 0.195 ml por cada pasajero en hora punta, en un día promedio, en un mes punta.~~

1.23 Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)

Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA).

1.24 Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto

Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la OACI y las Leyes Aplicables para la protección contra incendios Categoría 9.

1.25 Estabilización de franja de pista, calles de rodadura, RESA

Para satisfacer la necesidad operacional de controlar la erosión y el polvo, así como limitar o impedir el peligro aviar, se aplicará una solución de estabilización en las áreas operacionales correspondientes a las franjas de pista y calles de rodadura, RESAs y las zonas de parada (si se definen).

1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos

Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la



actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

Asimismo, en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las Leyes Aplicables.

~~1.27—Período Inicial—Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años~~

~~Referirse a la lista del Proyecto de Desarrollo ubicada en el siguiente Cronograma con Cuadros de Barras. (Véase Cronograma en bolsa al final del Anexo 6, Volumen 3 de 3).~~

~~CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.~~

~~PERIODO INICIAL³⁶—PRIMEROS 8 AÑOS DE DESARROLLO MINIMO REQUERIDO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO.~~

~~Durante los primeros treinta y seis (36) meses, así como al cuadragésimo segundo (42) mes y al cuarto año, contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, las sumas de US\$ 25'000,000.00 (Veinticinco millones de Dólares); US\$ 80'000,000.00 (Ochenta millones de Dólares) y US\$ 110'000,000.00 (Ciento diez millones de Dólares), respectivamente, del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial, efectuando las obras que, como referencia, se indican a continuación:"~~

~~0. Movilización, Planificación, y Preparación de Documentos Estándares del Programa~~

~~1. Reubicación de Catering~~

~~2. Investigaciones Ambientales & Geotécnicas; Investigaciones Estructurales del Terminal de Pasajeros~~

~~3. Ampliación de los Espigones Existentes y Construcción de Aduana Nacional incluyendo~~



Sistema de Manejo de Equipaje

~~4. Rellenar islas en Zona de Plataforma~~

~~5. Demolición del Campo Faucett y Construcción de Zona Plataforma~~

~~6. Construcción del Cerezo Aeroportuario y Zonas de Almacenaje de Contratistas ubicadas a los dos extremos norte y sur del Terminal~~

~~7. Rellenar Zona de Plataforma, Instalación del Ducto para la Red de Distribución de Combustible y Ajustes a la Planta de Combustible Existente~~

~~8. Ampliación al Terminal Internacional, Zona de Aduana Internacional y Salón de Salidas~~

~~9. Remodelación del Terminal Existente~~

~~10. Construcción de la Zona de Manejo de Equipaje de Salida Internacional & Adquisición del Sistema de Manejo de Equipaje~~

~~11. Construcción de Nuevo Espigón Internacional 11 Gates de Contacto y 4 Gates Remotos~~

~~12. Adquisición, Transporte al sitio e Instalación de 11 Puentes de Abordaje (Mangas) para Nuevo~~

~~Espigón Internacional~~

~~13. Construcción de Trituradoras, Ampliación al Incinerador y Ampliación a la Estación de Bomberos~~

~~14. Construcción de Nueva Pista de Rodaje~~

~~15. Nueva Circulación al Terminal y Carriles Vehiculares de Llegadas/Salidas de Pasajeros; Áreas Verdes, Jardinería y Sistema de Irrigación en el Campo de Aviación, Vías Públicas y Estacionamiento;~~

~~16. Nueva de estructura para Hangar de Aviación General y Reubicación del Techo del Hangar~~



17. Demolición de la estructura del Hangar Faucett y Construcción de la Zona de Plataforma

18. Construcción de Ampliación a la Planta de Combustible—Fase I

Las Obras Complementarias serán construidas obligatoriamente dentro de los primeros ocho años de Vigencia de la Concesión:

1.28—Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión

• Agilizar el servicio de atención al pasajero en la zona de counters internacionales y nacionales. Coordinación exacta entre líneas aéreas y concesionario para la distribución de counters en horas punta para facilitar la atención al público:

• Disminuir los tiempos de espera en la zona de supervisión de pasajeros antes de entrar a las salas de espera de vuelos internacionales:

• Reorganizar la playa de estacionamiento para vehículos terrestres (orden, señalización, etc.)

• Exigir la utilización al 100% del área de migraciones, ya que esa zona es considerada como cuello de botella en el flujo de pasajeros:

• Redistribuir en la zona de llegada el área de aduana, la cual está sobredimensionada se puede utilizar dicha arrea para la instalación de una faja de entrega de equipaje adicional, con lo cual se agilizará dicho servicio:

• Mejorar la distribución de áreas destinadas a concesiones comerciales en la Mezzanine del terminal:

• Disciplinar en las zonas de parqueo de aeronaves en el tema de circulación de vehículos terrestres:

• Mejorar el nivel de seguridad del aeropuerto en la parte de rayos X para el chequeo de equipaje que va como carga en los aviones:

• Reorganizar por completo el servicio de taxis en el terminal:

• Mantener los espacios asignados a las instituciones que realizan actividades vinculadas con la seguridad nacional:



1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto (según sea aplicable) serán los siguientes:

- Etapa de Desarrollo 1 - Planificación.
- Etapa de Desarrollo 2 - Programación.
- Etapa de Desarrollo 3 - Diseño esquemático.
- Etapa de Desarrollo 4- Desarrollo de diseño.
- Etapa de Desarrollo 5 - Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción.
- Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo:
 - Completados al 30 %
 - Completados al 60 %
 - Completados al 90 %
 - Completados al 100 %
- Etapa de Desarrollo 6 - Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable).
- Etapa de Desarrollo 7 - Construcción.
- Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto de construcción.



- Etapa de Desarrollo 9 - Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.
- Etapa de Desarrollo 10 Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación.

La planificación y programación (Etapas de Desarrollo 1 y 2) de todos los proyectos se llevarán a cabo en forma integral y se denominarán la planificación del Aeropuerto, en forma detallada, comprendiendo por lo menos las siguientes áreas:

- Lado aire: pista de aterrizaje y rodaje e instalaciones adyacentes.
- Instalaciones del terminal de pasajeros y vías de acceso público.
- Areas principales de soporte del Aeropuerto.

El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto.

El Concesionario deberá entregar a OSITRAN los siguientes documentos al final de cada etapa de desarrollo para su evaluación, aprobación o desaprobación:

- Planos gráficos, a escala, de arquitectura e ingeniería civil, estructural, electromecánica, informática e información pública y especificaciones técnicas para cada disciplina.
- Estimación actualizada del costo detallado de construcción y contingencias relacionadas.
- Cronograma para el desarrollo del proyecto.
- Plan del proceso de demolición y construcción por etapas que aseguren:
- La separación física total entre las actividades de aviación y construcción.
- La separación física total entre la circulación del público y las actividades de construcción.



El mantenimiento de la seguridad aeroportuaria



- El mantenimiento de las operaciones aeroportuarias.
- El mantenimiento de un nivel adecuado de comodidad para el público, las líneas aéreas, y otras personas que utilicen las instalaciones del Aeropuerto.

1.30 Cronograma de Revisión para los Planes Comerciales, Administrativos, de Negocios y de Mantenimiento Aeroportuario.

El Concesionario someterá su plan comercial, administrativo, de negocios y el mantenimiento aeroportuario, a OSITRAN a efectos de que esta pueda contar con información referencial que haga posible el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo a las Leyes Aplicables. La documentación que deberá ser entregada por el Concesionario debe cumplir al menos con los siguientes parámetros:

El plan comercial y administrativo del Concesionario deberán consistir en una descripción escrita detallada del mercado del Concesionario, su estrategia, planes a corto y largo plazo, estructura organizacional, estrategia para conformar un equipo de profesionales aeroportuarios experimentados que integren la alta administración del Concesionario, ramos de actividad comercial significativos, política de operaciones, política de mercadeo, política de precios y requerimientos de inversión. El plan comercial deberá reflejar una significativa profundidad de análisis por rubros de actividad comercial.

El plan de negocios anual deberá ser detallado y específico, y suministrar, en tablas detalladas, un pronóstico de ingresos operacionales, gastos, requisitos de inversión y ganancias y pérdidas para el Concesionario para el período. El plan de negocios debe suministrar proyecciones de rubro lineal por rubro lineal de todas las categorías de ingresos y gastos contemplados para el Aeropuerto en el Plan Comercial

Los siguientes son los lineamientos de formato y contenido del plan de negocios:

Declaración de los objetivos. Una definición clara y concisa de los objetivos del Concesionario, a largo plazo, con el fin de cumplir los requisitos estipulados en los documentos de la propuesta.

Objetivos y metas a cinco (5) años (a ser renovado cada 5 años) incluyendo:



- Objetivos de participación en el mercado.
- Objetivos de presupuesto de operación anual para determinar el cumplimiento con las normas de operación establecidas para el Aeropuerto.
- Presupuesto anual que deberá incluir:
 - Ingresos totales anticipados provenientes de fuentes principales, tales como tarifas de aterrizaje, ingresos de infraestructura de pasajeros nacionales e internacionales, ingresos provenientes de operaciones de ventas al por menor por categorías principales (es decir, comidas y bebidas, Duty Free, otras operaciones al por menor) e ingresos por concepto de alquileres.
 - Costo total anticipado de la planilla de empleados.
 - Otros gastos anticipados de operación, excluyendo depreciación, impuestos y amortización.
 - Ingresos operacionales netos.
 - Número de pasajeros abordados actuales y estimados.
 - Peso de la carga desembarcada por aerolíneas; actual y estimada.
 - Requerimientos anuales totales principales y de interés.
 - Número total de empleados.
 - Comparación del presupuesto del año anterior, explicando variaciones importantes en la ejecución financiera y de operaciones.
 - Cualquier otra información que pueda ser requerida por OSITRAN.
 - Costo del plan de mantenimiento aeroportuario.

Equipo Administrativo. Una lista que indique el nombre, dirección, número de teléfono y de fax del Gerente General y otros gerentes principales del

Concesionario



Evaluación del Proyecto. Una presentación anual formal de carácter informativo referencial a cargo de un ejecutivo principal del Concesionario, ante OSITRAN, sobre la ejecución del proyecto durante el año actual y sus expectativas para los años subsiguientes.

Esta presentación de carácter informativo referencial deberá incluir lo siguiente:

- Una actualización del cumplimiento de la declaración de los objetivos.
- Una explicación de las metas y objetivos para los próximos 5 años.
- Una explicación de las aerolíneas que sirven al Aeropuerto y los esfuerzos realizados por el Concesionario para incrementar el número de aerolíneas.
- Proyección sobre los requerimientos de personal para los siguientes años.
- Plan de mantenimiento preventivo del Aeropuerto. Descripción de los resultados del programa de mantenimiento aeroportuario implementado en el año anterior y el Plan de Mantenimiento programado para los próximos años:
 - De forma detallada y específica para los próximos dos (2) años.
 - De forma general para los siguientes tres (3) años.
 - Un resumen de los principales resultados de la operación del Aeropuerto.

El Concesionario deberá remitir una copia escrita de la presentación anual a OSITRAN para su información, un mes antes de la fecha de presentación.

1.31 Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP).

El PGP establecerá el marco y los procesos para definir cómo se desarrollará la infraestructura del Aeropuerto. El PGP proveerá los lineamientos para la coordinación entre el Concesionario, OSITRAN, CORPAC S.A., otras entidades gubernamentales, los arquitectos e ingenieros, contratistas de construcción y arrendatarios del Aeropuerto. Debe estar compuesto por los siguientes elementos interrelacionados y debidamente integrados en un solo plan:



Plan Administrativo. El plan administrativo deberá incluir, pero sin limitarse a, una identificación de las responsabilidades, regulaciones, interacciones, jerarquías y sistemas para la coordinación, tales como: desglose de la estructura del trabajo (WBS) estimados de costos, cronogramas utilizando software Primavera P3 ó similar, definición de fases de construcción, sistema de informes, sistema de contabilidad; revisión y aprobación entre todas las entidades involucradas en el programa de desarrollo del Aeropuerto.

Plan Financiero. El plan financiero deberá incluir, pero sin limitarse a, el establecimiento de la ruta crítica”, y definir las proyecciones de construcción, el cronograma para el proceso de la planificación, diseño y construcción, la identificación de las fuentes de financiamiento y el cronograma para su disponibilidad.

Plan de Adquisición. El plan de adquisición deberá incluir, pero sin limitarse a, la definición de la estrategia requerida para la integración total del programa de desarrollo. Simultáneamente con la estrategia financiera, el plan para iniciar y completar el desarrollo de la infraestructura física del Aeropuerto deberá asimismo ser definido.

Plan Técnico (pautas para el diseño). El plan técnico deberá incluir, sin limitarse a, los intereses de arquitectura e ingeniería, normas y pautas del diseño que mejorarán la calidad del diseño y construcción y proveen la base para la consistencia. Las pautas o normas para el diseño deben ser organizadas de tal manera que sirvan como guía para los arquitectos e ingenieros en sus actividades de diseño.

El plan técnico debe incluir el plan de aseguramiento de calidad (QA) en las fases de planificación, programación y diseño y el plan de control de calidad durante la fase de construcción del Concesionario.

1.32 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria

El Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria - PGP deberá actualizarse en forma periódica y ser presentado a OSITRAN para su evaluación y aprobación.



2. Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto

Los costos anuales del mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias deberán ser incluidos dentro del plan de mantenimiento aeroportuario.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias cuyo mantenimiento y limpieza no estén comprendidos dentro de las normas de mantenimiento de OACI tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

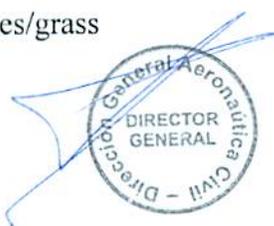
Las normas de mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias establecen los requisitos mínimos requeridos de mantenimiento y limpieza para el cumplimiento del Concesionario. Los costos anuales del mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias serán incluidos en el plan de mantenimiento aeroportuario.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias que no están cubiertas por las normas de mantenimiento de OACI, tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

2.1. Instalaciones Aeroportuarias

El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales:

- Edificio Terminal y espigones
- Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra
- Vías de acceso – lado tierra



- Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire

Otros edificios aeroportuarios incluyen:

- Edificios administrativos y comerciales
- Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves
- Edificios de carga aérea
- Estación de bomberos
- Edificios de mantenimiento y almacenaje
- Incineradores para desechos nacionales e internacionales
- Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles
- Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre
- Edificios de oficinas de líneas aéreas
- Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos
- Torres de control de tráfico aéreo
- Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos servidos a bordo de aeronaves (catering).
- Edificios de apoyo general
- Cerco perimetral aeroportuario de seguridad

2.2. Programa de Mantenimiento y Limpieza

En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de “edificio nuevo”. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:



8



- Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de manipuleo de maletas, aparatos para el recojo de maletas, fajas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de supresión de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta (POS), sistemas de computadoras, sistemas de administración del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo otro equipo o repuesto necesario para las operaciones aeroportuarias serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes.
- Pisos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica.
- Mostradores para atención a los pasajeros, barandas y la mueblería pública en general se mantendrá en un estado de alta calidad de apariencia, funcionalidad y seguridad.
- Las paredes y barreras temporales que separan las zonas de construcción del público y las paredes de los corredores de circulación pública temporal serán construidas para asegurar la alta seguridad y salud, pintadas y mantenidas con una apariencia de pared aeroportuaria permanente.
- Todas las áreas de jardinería así definidas por el Concesionario en el plan maestro, se conservarán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario.

OSITRAN llevará a cabo inspecciones aeroportuarias cada tres (3) meses del programa de mantenimiento y limpieza aeroportuario del Concesionario para determinar el grado en que se está operando y desarrollando el Aeropuerto de acuerdo a estas normas mínimas.



3. Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria.

3.1 Serán de aplicación las Leyes Aplicables y aquella normativa internacional dictada por la OACI y la IATA para estos efectos y que sean recogidas en las RAPs.

3.2 Anexos y Manuales de OACI

2A Anexo 1 - Licencias al Personal

2B Anexo 2 - Reglamentos del Aire

2C Anexo 3 - Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional

2D Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas

2E Anexo 5 - Unidades de Medidas que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres

2F Anexo 6 - Operación de Aeronaves

2G Anexo 7 - Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves

2H Anexo 8 - Aeronavegabilidad

2I Anexo 9 - Facilitación

2J Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas

2K Anexo 11 - Servicio de Tránsito Aéreo

2L Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento

2M Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes

2N Anexo 14 - Aeródromos

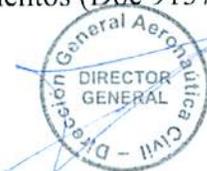
2O Anexo 15 - Servicio de Información Aeronáutica



[Handwritten signature]



- 2P Anexo 16 - Protección del Medio Ambiente
- 2Q Anexo 17 - Seguridad
- 2R Anexo 18 - Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligros por Vía
Aérea
- 2R* Anexo 19 – Gestión de la Seguridad Operacional
- 2S Manual de Aeropuertos STOL (Doc 9150)
- 2T Manual de Planificación de Aeropuertos - Planificación General (Doc
9184 Parte 1)
- 2U Manual de Planificación de Aeropuertos - Utilización del Terreno y
Control del Medio Ambiente (Doc 9184 - Parte 2)
- 2V Manual de Planificación de Aeropuertos - Directrices para la
Preparación de Contratos de Consultores y de Construcción (Doc 9184
- Parte 3)
- 2W Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas (Doc 9157 - Parte 1)
- 2X Manual de Diseño de Aeropuertos - Pistas de Rodaje, Plataformas y
Apartaderos de Espera (Doc 9157 - Parte 2)
- 2Y Manual de Diseño de Aeropuertos - Pavimentos (Doc 9157 - Parte 3)
- 2Z Manual de Diseño de Aeropuertos - Ayudas Visuales (Doc 9157 - Parte
4)
- 2AA Manual de Diseño de Aeropuertos - Sistemas Eléctricos (Doc 9157 -
Parte 5)
- 2BB Manual de Servicios de Aeropuertos - Salvamento y Extinción de
Incendios (Doc 9137 - Parte 1)
- 2CC Manual de Servicios de Aeropuertos - Estado de la Superficie de los
Pavimentos (Doc 9137 - Parte 2)



- 2DD Manual de Servicios de Aeropuertos - Reducción del Peligro que Representan las Aves (Doc 9137 - Parte 3)
- 2EE Manual de Servicios de Aeropuertos - Traslado de las Aeronaves Inutilizadas (Doc 9137 - Parte 5)
- 2FF Manual de Servicios de Aeropuertos - Limitación de Obstáculos (Doc 9137 - Parte 6)
- 2GG Manual de Servicios de Aeropuertos - Planificación de Emergencia en los Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 7)
- 2HH Manual de Servicios de Aeropuertos - Servicios Operacionales de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 8)
- 2II Manual de Servicios de Aeropuertos - Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos (Doc 9137 - Parte 9)
- 2JJ Manual de Helipuertos (Doc 9261)
- 2KK Manual de Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (Doc 9476)
- 2LL Manual Sobre Sistema de Notificación de la OACI de los Choques con Aves (Doc 9332)
- 2MM Manual de Notificación de Accidentes/Incidentes (Doc 9156)
- 2NN Manual de Investigación de Accidentes de Aviación (Doc 6920)
- 2OO Manual de Prevención de Accidentes (Doc 9422)
- 2PP Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc 8697)
- 2QQ Manual del Sistema Geodésico Mundial (Doc 9674)
- 2RR Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (Doc 8126)
- 2SS Plan de Navegación Aérea (Doc 8733)



- 2VV Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 9426)
- 2WW Manual Sobre ensayos de radioayudas (Doc 8071)
- 2XX Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (Doc 8896)
- 2YY Manual de métodos para la observación y la información del Alcance Visual en la Pista (Doc 9328)
- 2ZZ Manual sobre Coordinación entre el Servicio de Tránsito Aéreo y El Servicio Meteorológico Aeronáutico (Doc 9377)
- 2AAA Reglamento del Aire y los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc 4444)
- 2BBB Manual sobre Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones (Doc 8335)

3.3—Se anula FAA

3.4 Recomendaciones IATA

4A La versión 10 del Manual de Referencia de Diseño Aeroportuario o el que lo sustituya.

4B Manual de Manejo del Aeropuerto

3.5 Normas para las Operaciones de Terminales

Las normas contenidas en esta sección

3.6 Normas de Mantenimiento Aeroportuario

6A Complejo Terminal – Véase la sección 2.

6B Aeródromo – Véase OACI, Anexo 14

4. Realización de encuestas.



El Concesionario realizará semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y acompañantes, y demás usuarios del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan.

Los resultados de estas encuestas serán remitidos a OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas, dentro de los sesenta días calendarios siguientes la obtención de dichos resultados.

ELIMINA LA MATRIZ

