

Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Lima, 11 de setiembre de 2017

Nº 0091-2017-GSF-OSITRAN

VISTOS:

El Expediente del Procedimiento Administrativo Sancionador Nº 025-2016-JFI-GSF-OSITRAN remitido por la Jefatura de Fiscalización, así como los Informes Nº 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN y Nº 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, a través de los cuales se evalúan los descargos presentados por la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.;

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente), suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" con el Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP) (en adelante la concesionaria);

Que, mediante Oficio Nº 2105-09-GS-OSITRAN, recibido por LAP el 25 de junio de 2009, OSITRAN aprobó la metodología para la medición de los RTM operativos contenidos en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión;

Que, como parte de las acciones de supervisión de OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos de carácter operativo señalados en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante AIJCH). Así, se llevaron a cabo mediciones en los años 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13);

Que, como parte del numeral C.3.3 de la Propuesta Técnica de la Supervisión de las Mejoras en el AIJCH, a cargo de la empresa TYPASA-OIST, mediante Carta AIJC-CA-TYO-000724-E01, remitió a este Organismo el Informe Especial Nº 065 – Medición de Requisitos Técnicos Mínimos del año 2012;

Que, mediante Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20 de marzo de 2013, el Concesionario remitió el Informe con los resultados de la Medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) en el año 2012. Asimismo, adjunto a la

Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20/03/13, el Concesionario remitió copia de las cartas remitidas a Migraciones, Aduanas y distintas aerolíneas;

Que, mediante Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN recibido el 06 de mayo de 2013, OSITRAN remitió al Concesionario el Informe N° 1094-13-GS-OSITRAN, con el análisis de los resultados de la medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) contenidos en el Contrato de Concesión del AIJCH en el año 2012, requiriéndole atender las recomendaciones vertidas en el mismo respecto de los incumplimientos determinados;

Que, mediante Carta LAP-GCO-2013-0485 recibida el 13 de mayo de 2013, el Concesionario remitió la información solicitada respecto a las medidas que tomará para corregir el incumplimiento del RTM referido al control de seguridad rayos X internacional;

Que, con Carta N° 1421-CO-EST-0000008-EDo1 de fecha 21 de febrero de 2014, el Consultor TYP SA cumplió con presentar el Tercer Entregable con los resultados de las mediciones llevadas a cabo del 10 al 31 de diciembre de 2013, producto del servicio de consultoría;

Que, mediante Oficio N° 1736-2014-GSF-OSITRAN e Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió conformidad al Tercer Entregable presentado por la empresa TYP SA;

Que, mediante Oficio N° 1737-2014-GSF-OSITRAN recibido el 28 de marzo de 2014, OSITRAN comunicó al Concesionario LAP los incumplimientos determinados como resultado del servicio de consultoría, requiriéndole que efectúe un análisis detallado de los mismos y cumpla con las recomendaciones del Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN;

Que, mediante Informe N° 0297-2016-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 20 de abril de 2016, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años 2010 (del 10/12/10 al 31/12/10), 2011 (del 17/08/11 al 25/08/11), 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13), por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo establecido en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; por lo que Mediante Oficio N° 0094-2016-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 16 de junio de 2016 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador;

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN, basado en el Informe N° 0150-2016-JFI-GSF-OSITRAN que la sustenta, se declaró el incumplimiento del concesionario y se le impuso las multas correspondientes; asimismo, mediante Resolución de Gerencia General N° 039-2017-GG-OSITRAN, basado en el Informe N° 027-17-GAJ-OSITRAN que la sustenta, se declaró fundado el recurso de apelación presentado por LAP contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN y declaró la nulidad de dicha resolución, disponiendo retrotraer el procedimiento administrativo sancionador a la etapa de imputación de cargos;

Que, mediante Informe N° 0406-2017-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 31 de marzo de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años, 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13); por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo regulado en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, referidos a: (A) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (B) Tiempo promedio de chequeo internacional; (C) Tiempo máximo de espera doméstico; (D) Tiempo máximo de espera internacional; (E) Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad; (F) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas); así como, del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP;

Que, mediante Oficio N° 0036-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 26 de abril de 2017 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador;

Que, mediante Carta N° LAP-GRE-C-2017-00233 recibida el 02 de mayo de 2017, el Concesionario solicitó la ampliación del plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0037-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 05 de mayo de 2017;

Que, el 18 de mayo de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos y solicitó el uso de la palabra a fin de sustentar oralmente sus argumentos;

Que, mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN recibido el 05 de julio de 2017, se notificó la fecha de la diligencia de uso de la palabra para el martes 11 de julio de 2017;

Que, mediante correo electrónico de fecha 07 de julio de 2017, la Representante Legal de la empresa concesionaria solicitó la reprogramación de la diligencia de uso de palabra, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 10 de julio de 2017;

Que, mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN del 13 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización solicitó a la Jefatura de Contratos Aeroportuarios informe si dentro del marco de lo establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión existe pronunciamiento respecto a la eliminación de los RTM a los que hace referencia el Concesionario en su escrito de descargos;

Que, con fecha 17 de julio de 2017, se realizó el uso de la palabra solicitada por el Concesionario, diligencia en la cual la representante de LAP ratificó los fundamentos de su escrito de descargos;

Que, mediante Memorando N° 0016-2017-JCA-GSF-OSITRAN del 17 de julio de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios dio respuesta al requerimiento de información solicitada por esta Jefatura mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN;



Que, el 17 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización presentó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, en el cual se concluyó que:

i) La empresa que Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP o el Concesionario) incumplió el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP, por lo que se recomendó imponer como sanción una multa de 2.5 UIT; y, ii) La no existencia de infracción, por parte de la empresa Lima Airport Partners S.R.L., por el incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS;

Que, mediante Oficio N° 5470-2017-GSF-OSITRAN, recibido el 24 de julio de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización notificó a la empresa concesionaria el Informe N° 077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, para efectos que presente sus descargos o, de considerarlo necesario, exponga lo que considere pertinente;

Que, el 31 de julio de 2017, mediante Escrito N° C-LAP-GRE-2017-0392, el Concesionario solicitó la ampliación de plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0067-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 01 de agosto de 2017;

Que, el 09 de agosto de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos;

Que, la Jefatura de Fiscalización elevó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Informe N° 0103-2016-JFI-GSF-OSITRAN del 07 de setiembre de 2017, mediante el cual se evaluaron los descargos presentados por la Concesionaria; se analizaron los hechos y los documentos actuados; respecto de los cuales, en virtud de lo establecido en el inciso 6.2 del artículo 6° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, se declara la conformidad con los fundamentos, conclusiones y recomendaciones del referido informe; incorporándose íntegramente a la parte considerativa de la presente Resolución;

Que, en ejercicio de la atribución establecida en el numeral 12 del artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, corresponde a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización resolver en primera instancia el presente procedimiento administrativo sancionador;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar que la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. incumplió el Requisito Técnico Mínimo, referido a la Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad); para el año 2012, incumpliendo así los numerales 1.21 y 2.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); conducta que constituye la infracción prevista en el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN; conforme se advierte del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN, elaborado por la Jefatura de Fiscalización.

Artículo 2.- Imponer a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., a título de sanción, una multa por el incumplimiento que asciende a 2.5 UIT; la cual deberá ser pagada dentro del plazo establecido en el artículo 75° del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN, pudiendo acogerse al beneficio de reducción del 25% de la sanción impuesta, en el plazo y condiciones establecidos en el artículo 64° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 3.- Declarar que no existe responsabilidad de LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. por los incumplimientos de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo de proceso del control de pasaportes salidas (Migraciones); (ii) Tiempo de proceso del control de pasaportes llegadas (Migraciones); y, (iii) Máximo tiempo de espera control de pasaportes llegadas (Migraciones), para los años 2012 y 2013; y, (iv) Capacidad por punto de Inspección internacional (Control de Seguridad), para el año 2013.

Artículo 4.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., adjuntando copia del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN.

Artículo 5.- Señalar a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., que en aplicación del principio del debido procedimiento administrativo, de considerarlo pertinente, puede ejercer los recursos correspondientes, en los términos dispuestos por el artículo 70° y dentro del plazo establecido por el artículo 71° o 72°, según corresponda, del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 6.- Comunicar la presente Resolución al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la Jefatura de Fiscalización de OSITRAN y a la Gerencia de Administración de OSITRAN.

Regístrese, comuníquese y archívese.

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros



LIMA
AIRPORT PARTNERS

CARGO

Oficio N° 6857-2017-GSF-OSITRAN

2017 SEP 15 11:10:53

Lima, 11 de setiembre de 2017

Señor

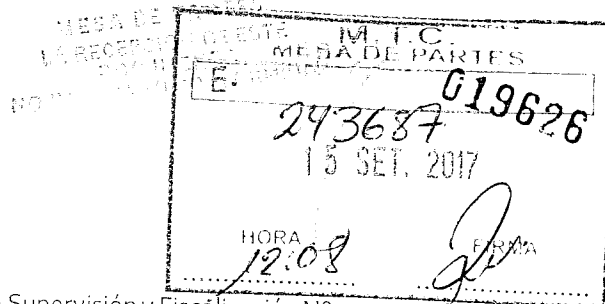
JUAN JOSE SALMON

Gerente General

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez S/N

Callao.-



Asunto: Notifica Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0091-2016-GSF-OSITRAN

De mi consideración:

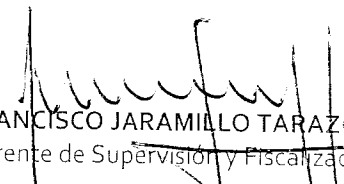
Me dirijo a usted a fin de hacerle llegar, en copia fedateada, la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0091-2017-GSF-OSITRAN, la cual declara que su representada incumplió la obligación prevista en los numerales 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, en el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); limitándose la calidad del servicio e incumpliendo el referido RTM Capacidad por punto de Inspección internacional (Control de Seguridad), para el año 2012, configurándose así la infracción prevista en el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN; por lo que, se le ha impuesto a su representada, una multa equivalente a 2.5 UIT por la infracción cometida, según lo indicado en la referida Resolución.

De otro lado, se declara, la no existencia de infracción, por el presunto incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS.

Asimismo, se adjunta copia del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

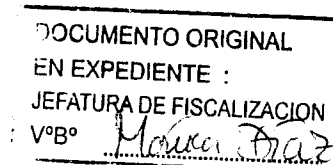

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

C.c.: Rosa Virginia Nakagawa Morales,

Director General de Concesiones en Transportes - MTC - Zorritos 1203 - Lima

MDiaz/gsg

Reg. Sal.32721-2017-OSITRAN



18.09.17



OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTES DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios N°182, piso 4
Surquillo - Lima
Central Telefónica (01)440.5115
www.ositran.gob.pe



INFORME N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN

A : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Evaluación de descargos presentado por la empresa **Lima Airport Partners S.R.L.**, respecto del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN

Referencia : a) Escrito recibido el 09.08.17 (H.T N° 16912)
b) Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN
c) Exp. PAS N° 25-2016-GSF-OSITRAN

Fecha : 07 de setiembre de 2017

I. OBJETIVO

1. Evaluar los descargos presentados por la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (H. T. N° 16912) respecto del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN (en adelante el Informe) en el cual la Jefatura de Fiscalización concluyó, entre otros, que el Concesionario incumplió el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 14 de febrero de 2001, se suscribió entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el Concedente) y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. – LAP (en adelante el Concesionario o LAP) el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (en adelante Contrato de Concesión).
3. Mediante Oficio N° 2105-09-GS-OSITRAN, recibido por LAP el 25 de junio de 2009, OSITRAN aprobó la metodología para la medición de los RTM operativos contenidos en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
4. Como parte de las acciones de supervisión de OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos de carácter operativo señalados en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante AIJCH). Así, se llevaron a cabo mediciones en los años 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13).
5. Como parte del numeral C.3.3 de la Propuesta Técnica de la Supervisión de las Mejoras en el AIJCH, a cargo de la empresa TYPsa-OIST, mediante Carta AIJC-CA-TYO-000724-E01, remitió a este Organismo el Informe Especial N° 065 – Medición de Requisitos Técnicos Mínimos del año 2012.

6. Mediante Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20 de marzo de 2013, el Concesionario remitió el Informe con los resultados de la Medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) en el año 2012. Asimismo, adjunto a la Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20/03/13, el Concesionario remitió copia de las cartas remitidas a Migraciones, Aduanas y distintas aerolíneas.
7. Mediante Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN recibido el 06 de mayo de 2013, OSITRAN remitió al Concesionario el Informe N° 1094-13-GS-OSITRAN, con el análisis de los resultados de la medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) contenidos en el Contrato de Concesión del AIJCH en el año 2012, requiriéndole atender las recomendaciones vertidas en el mismo respecto de los incumplimientos determinados.
8. Mediante Carta LAP-GCO-2013-0485 recibida el 13 de mayo de 2013, el Concesionario remitió la información solicitada respecto a las medidas que tomará para corregir el incumplimiento del RTM referido al control de seguridad rayos X internacional.
9. Con Carta N° 1421-CO-EST-0000008-ED01 de fecha 21 de febrero de 2014, el Consultor TYP SA cumplió con presentar el Tercer Entregable con los resultados de las mediciones llevadas a cabo del 10 al 31 de diciembre de 2013, producto del servicio de consultoría.
10. Mediante Oficio N° 1736-2014-GSF-OSITRAN e Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió conformidad al Tercer Entregable presentado por la empresa TYP SA.
11. Mediante Oficio N° 1737-2014-GSF-OSITRAN recibido el 28 de marzo de 2014, OSITRAN comunicó al Concesionario LAP los incumplimientos determinados como resultado del servicio de consultoría, requiriéndole que efectúe un análisis detallado de los mismos y cumpla con las recomendaciones del Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN.
12. Mediante Informe N° 0297-2016-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 20 de abril de 2016, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años 2010 (del 10/12/10 al 31/12/10), 2011 (del 17/08/11 al 25/08/11), 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13), por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo establecido en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; por lo que Mediante Oficio N° 0094-2016-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 16 de junio de 2016 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador.
13. Mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN, basado en el Informe N° 0150-2016-JFI-GSF-OSITRAN que la sustenta, se declaró el incumplimiento del concesionario y se le impuso las multas correspondientes; asimismo, mediante Resolución de Gerencia General N° 039-2017-GG-OSITRAN, basado en el Informe N° 027-17-GAJ-OSITRAN que la sustenta, se declaró fundado el recurso de apelación presentado por LAP contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN y declaró la nulidad de dicha resolución, disponiendo retrotraer el procedimiento administrativo sancionador a la etapa de imputación de cargos.



14. Mediante Informe N° 0406-2017-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 31 de marzo de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años, 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13); por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo regulado en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, referidos a: (A) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (B) Tiempo promedio de chequeo internacional; (C) Tiempo máximo de espera doméstico; (D) Tiempo máximo de espera internacional; (E) Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad; (F) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas); así como, del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP.
15. Mediante Oficio N° 0036-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 26 de abril de 2017 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador.
16. Mediante Carta N° LAP-GRE-C-2017-00233 recibida el 02 de mayo de 2017, el Concesionario solicitó la ampliación del plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0037-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 05 de mayo de 2017.
17. El 18 de mayo de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos y solicitó el uso de la palabra a fin sustentar oralmente sus argumentos.
18. Mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN recibido el 05 de julio de 2017, se notificó la fecha de la diligencia de uso de la palabra para el martes 11 de julio de 2017.
19. Mediante correo electrónico de fecha 07 de julio de 2017, la Representante Legal de la empresa concesionaria solicitó la reprogramación de la diligencia de uso de palabra, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 10 de julio de 2017.
20. Mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN del 13 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización solicitó a la Jefatura de Contratos Aeroportuarios informe si dentro del marco de lo establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión existe pronunciamiento respecto a la eliminación de los RTM a los que hace referencia el Concesionario en su escrito de descargos.
21. El 17 de julio de 2017, se realizó el uso de la palabra solicitada por el Concesionario, diligencia en la cual la representante de LAP ratificó los fundamentos de su escrito de descargos.
22. Mediante Memorando N° 0016-2017-JCA-GSF-OSITRAN del 17 de julio de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios dio respuesta al requerimiento de información solicitada por esta Jefatura mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN.
23. El 17 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización presentó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, en el cual se concluyó que: i) La empresa que Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP o el Concesionario) incumplió



el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP, por lo que se recomendó imponer como sanción una multa de 2.5 UIT; y, ii) La no existencia de infracción, por parte de la empresa Lima Airport Partners S.R.L., por el incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS.

24. Mediante Oficio N° 5470-2017-GSF-OSITRAN, recibido el 24 de julio de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización notificó a la empresa concesionaria el Informe N° 077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, para efectos que presente sus descargos o, de considerarlo necesario, exponga lo que considere pertinente.
25. El 31 de julio de 2017, mediante Escrito N° C-LAP-GRE-2017-0392, el Concesionario solicitó la ampliación de plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0067-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 01 de agosto de 2017.
26. El 09 de agosto de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos (H. T. N° 16912).
27. Mediante Nota N° 0137- 2017-JFI- GSF-OSITRAN, la profesional a cargo del expediente solicitó la incorporación de información al procedimiento; lo cual fue autorizado mediante proveído en la nota antes citada.

III. ANÁLISIS

De los descargos presentados

28. En su escrito de descargo de fecha 09 de agosto de 2017, la empresa Lima Airport Partners S.R.L. refiere que se ha inobservado la garantía de presunción de inocencia y el principio de culpabilidad, por lo que resultaría improcedente la imputación realizada, debiéndose declarar la ausencia de culpa del Concesionario. Así, en los numerales 1 a 6 del escrito de descargos, esgrime los siguientes argumentos:

- Refiere el Concesionario que, a pesar de que ha demostrado que su actuación fue diligente a la luz de las circunstancias ocurridas en el momento de los hechos imputados, la JFI insiste en señalar que la obligación del Concesionario de cumplir con los RTM responde al propio hecho de haber suscrito el Contrato de Concesión, por lo que no se debe esperar a que el Concesionario incumpla,

para tomar las medidas del caso; reiterando además la supuesta ausencia de diligencia ordinaria requerida, por no haber planificado e implementado, al menos un año antes, la ampliación del número de puestos de control de seguridad; así como, la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos, de conformidad con el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

- Señala que el razonamiento de la JFI y de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios es equivocado pues, si bien es cierto que el Concesionario está obligado a cumplir con el RTM en discusión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión (lo que no está en discusión), tal cumplimiento solo puede realizarse tomando en consideración todas las disposiciones contractuales. Es decir, no cabe considerar la obligación de cumplir con el RTM como una obligación abstracta y general, sino más bien como una obligación que debe ejecutarse tomando en cuenta todas las disposiciones que son aplicables, como por ejemplo los numerales 1.3 y 1.18 del Anexo 14.
- Así, refiere que una lectura integral del Contrato permitirá determinar si actuó o no con el estándar de diligencia fijado contractualmente, por lo que no se puede afirmar de manera general que incumplió las especificaciones técnicas de calidad.
- En ese sentido, manifiesta una serie de argumentos que, desde su punto de vista, demostrarían que no se habría leído de manera conjunta los numerales 1.3 y 1.18 del Anexo 14, referidos al plazo que como mínimo debe tomar en consideración el Concesionario, para planificar e implementar un diseño correspondiente al AIJCH antes de su efectiva aplicación; sino que tampoco ha tomado en consideración su correcto alcance, lo cual lleva a la invalidación de la imputación que se le formula. Así, señala lo siguiente:

"6. (...)

(i) Ya se ha demostrado en el expediente que, a través de la Carta LAP -GCCO-C-2013, LAP comunicó a OSITRAN la medición realizada por la Pontificia Universidad Católica del Perú (INNOVA PUCP), la misma que se llevó a cabo en el periodo comprendido **entre el 01 de diciembre de 2012 al 31 de diciembre de 2012**. Dicha medición está contenida en el Informe Final de la PUCP del 28 de febrero de 2013.

(ii) De acuerdo al razonamiento de la JFI, LAP debió haber planificado e implementado, **al menos un año antes**, la ampliación del número de puestos de control de seguridad; así como, la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos, considerando el incumplimiento del RTM en cuestión detectado en diciembre de 2012. Esto significa que estas acciones de planificación e implementación, siguiendo el razonamiento de la JFI, debieron darse al **menos desde diciembre de 2011** (un año antes de la ocurrencia del incumplimiento del RTM detectado por el Regulador).

(iii) Como sustento de su razonamiento, la JFI invoca el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que es necesario determinar qué obligación contiene esa estipulación contractual, a efectos de determinar su aplicabilidad al caso concreto:

"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 siguientes requisitos y características: (...)"

(Subrayado y resaltado es nuestro).

(iv) Como se puede advertir, dicha estipulación contractual señala con claridad que la planificación e implementación de las instalaciones para el terminal de pasajeros deben hacerse al menos un año antes de **la fecha proyectada para la aplicación de su diseño**. Es decir, la fecha proyectada de aplicación del diseño de esas instalaciones es el punto de partida a partir del cual se tiene que computar el año anterior en el que se debe haber planificado e implementado las instalaciones. No obstante, esta estipulación hace

referencia al punto 1.3 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por lo que es necesario remitirse a su texto:

"1.3. Capacidad de Operación Anual

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Inicial: 7.2 millones de pasajeros anuales.

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 20. Sin embargo, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo. (Subrayado y resaltado es nuestro).

- (v) De la estipulación anterior se advierte claramente que, para el período remanente (en el cual nos encontramos), el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria deberá planificarse de tal manera que se permita la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del año treinta (30) de la concesión.
- (vi) De esta manera, de una lectura y aplicación conjunta de ambas disposiciones contractuales (antes mencionadas), se puede colegir con claridad los siguientes elementos de la obligación de LAP:
1. La obligación consiste en planificar e implementar las instalaciones de la infraestructura aeroportuaria.
 2. Esta planificación e implementación de las instalaciones está vinculada al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión.
 3. La planificación e implementación debe hacerse al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación del diseño de las instalaciones.
 4. La fecha proyectada para la aplicación del diseño tiene que determinarse necesariamente dentro del período restante de
 5. El resultado de esta obligación debe ser el permitir la adecuada atención de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del año treinta (30) de la concesión
- (vii) Consecuentemente, es claro que nos encontramos ante una obligación de resultados, que involucra la planificación e implementación de las instalaciones de manera integral, razón por la cual la fecha proyectada de aplicación del diseño no debe determinarse de manera individual, por cada instalación de la infraestructura aeroportuaria, sino de manera integral, considerando que el desarrollo que exige el Contrato de Concesión no es de una instalación particular sino de la propia infraestructura aeroportuaria; siendo además que el momento exacto de esa fecha proyectada tiene que justificarse técnicamente, justamente porque el resultado que debe obtener el concesionario es el de garantizar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, de tal manera que al año treinta (30) de la concesión se permita la adecuada atención del número mínimo de pasajeros que estipula el Contrato de Concesión.
- (viii) Siendo ello así, para efectos de la determinación de la fecha proyectada para la aplicación del diseño de las instalaciones (consideradas de manera integral), no se puede fijar un año concreto (a partir del cual se compute un año antes en el cual se tiene que haber planificado e implementado las instalaciones para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria), sin que previamente no se haya analizado y determinado las necesidades operativas concretas que justifiquen hacer esa planificación e implementación en ese año, a efectos de cumplir con el resultado exigido por el Contrato de Concesión.
- (ix) Tener una lectura contraria del texto contractual llevaría a que, por ejemplo, se establezca arbitrariamente como fecha proyectada de aplicación del diseño el año 2012, pese a que técnicamente es posible que la planificación e implementación de las instalaciones se haga con fecha posterior, y aun así se cumple con el resultado exigido

consistente en garantizar que al año treinta (30) de la concesión, se permita la adecuada atención del número mínimo de pasajeros.

- (x) Sin embargo, en el presente caso, la JFI se ha limitado a invocar la cláusula 118 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, a efectos de sustentar su imputación, sin haber demostrado - por corresponder en su calidad de órgano instructor - que se hayan cumplido las condiciones que configuran la exigibilidad de la obligación prevista en dicha cláusula. En efecto, la JFI se limita a señalar que, en virtud de dicha cláusula, el Concesionario estaba en la obligación de haber planificado e implementado, al menos un año antes, la ampliación del número de puestos de control de seguridad; así como, la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos; sin que haya demostrado porque el mes de diciembre de 2012 sería la fecha proyectada de aplicación del diseño de dichas instalaciones, o en todo caso, cual sería esa fecha proyectada, así como por qué el hecho de no haber planificado e implementado (en el 2011) dichas instalaciones (control de seguridad), afectaría la obtención del resultado que se exige al año treinta (30) de la concesión. Ello, considerando que, conforme lo establece el propio Contrato de Concesión, la planificación e implementación de las instalaciones se tiene que hacer de manera integral y no individual, dentro del período remanente, a efectos de garantizar el resultado exigido contractualmente al plazo de término de la vigencia de la concesión.
- (xi) Por el contrario, de la revisión del expediente, se advierte que la única evidencia de la imputación realizada por la JFI es la medición realizada en diciembre de 2012, la misma que, si bien revela la existencia de un incumplimiento del RTM en cuestión, ello se circunscribe solamente al lapso de tiempo identificado (1 al 31 de diciembre de 2012), no existiendo análisis alguno respecto del período 2011 o anterior, así como sobre la ausencia de otras instalaciones vinculadas al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria; de tal forma que tampoco se ha acreditado la existencia de un incumplimiento reiterado que, de no ser subsanado oportunamente, podía poner en riesgo la obtención del resultado consistente en permitir la adecuada atención del número mínimo de pasajeros que estipula el Contrato de Concesión, al año treinta (30) de la concesión.
- (xii) Es decir, la evidencia existente no demuestra que LAP tenía la obligación de haber adoptado las acciones, a que se refieren las cláusulas 1.3 y 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, desde finales de 2011 (al menos 1 año antes como sugiere la JFI). Ello, sin perjuicio de que esas cláusulas no imponen la obligación de planear e implementar instalaciones de manera individual, considerando que el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria implica más bien un enfoque integral, por exigencia operativa y contractual.
- (xiii) Por lo expuesto; debe desestimarse los argumentos en virtud de los cuales la JFI sustenta la imputación, considerando lo siguiente:

1. No es razonable pensar que LAP no fue diligente por no haber hecho esa planificación e implementación al menos un año antes, pues la adopción de las acciones por parte del Concesionario tiene que fundarse en una justificación operativa concreta y no en meras suposiciones, siendo que la JFI no ha demostrado objetivamente que se cumplieron las condiciones previstas en las cláusulas 1.3 y 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, de tal forma que exista justificación válida para considerar que, en el año 2011, LAP tuvo que haber adoptado acciones de planificación e implementación.
2. No es razonable asumir que LAP debía haber hecho esa planificación e implementación al menos un año antes, cuando la medición que reveló el incumplimiento del RTM materia de análisis recién se realizó un año después (diciembre de 2012), y con evidencia que corresponde a un lapso de tiempo concreto (1 al 31 de diciembre de 2012), sin que exista sustento para considerar que ese mismo problema preexistía con anterioridad.

29. Se advierte de la transcripción efectuada en el numeral (xi) del punto 6 del escrito de descargos, que si bien, el Concesionario reconoce que hubo incumplimiento del RTM materia de análisis, señala que este se circunscribe al período de medición realizado por la PUCP (del 01 al 31 de diciembre de 2012).
30. Sin embargo, cuestiona lo señalado por la JCA y JFI, pues, considera que no se habría leído de manera conjunta los numerales 1.3 y 1.18 del Anexo 14, referidos al plazo que como mínimo debe tomar en consideración el Concesionario, para planificar e implementar un diseño correspondiente al AIJCH antes de su efectiva aplicación, lo cual, desde su punto de vista invalidaría la imputación realizada, pues considera que conforme lo establece el propio Contrato de Concesión, la planificación e implementación de las instalaciones se tiene que hacer de manera integral y no individual, dentro del período remanente, a efectos de garantizar el resultado exigido contractualmente al plazo de término de la vigencia de la concesión (mínimo 18.4 millones de pasajeros al año treinta (30) de la concesión). En ese sentido, considera que no se puede establecer arbitrariamente como fecha proyectada de aplicación del diseño el año 2012, pese a que técnicamente es posible que la planificación e implementación de las instalaciones se haga con fecha posterior; ello, toda vez que, según afirma el Concesionario afectaría la obtención del resultado que se exige al año treinta (30) de la concesión.
31. Al respecto, iniciaremos reafirmando³ que el numeral 1.51 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión establece que los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) son aquellos criterios mínimos de calidad consistente con estándares básicos que el Concesionario debe mantener, en todo momento, para las actividades del diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, los cuales están sujetos a modificaciones o complementación periódica por parte de OSITRAN y con opinión del concesionario. Los RTM se encuentran en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario. Asimismo, establece que los RTM se encuentran estipulados en la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases de la Licitación y en el Anexo 14 del mencionado Contrato; ello, conforme se advierte a continuación:
- "1.51. Requisitos Técnicos Mínimos significa aquellos criterios mínimos de calidad consistente con estándares básicos, que el concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario." (el subrayado es nuestro)*
32. En correlación con el numeral 1.51 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, el Anexo 3 del Contrato de Concesión clasifica a las operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto como Operaciones Principales y Operaciones no principales, las cuales (los dos tipos de operaciones) se encuentran a cargo del Concesionario; asimismo, especifica que éstas deben de llevarse a cabo **cumpliendo los RTM establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, durante toda la vigencia del mismo.**

³ En el mismo sentido, en los numerales 23 y 36 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN.

33. Es en ese sentido que, conforme señalamos en el numeral 62 del informe N° 0077-2017-GSF-OSITRAN, "(...) el inicio del presente Procedimiento Administrativo Sancionador está relacionado al incumplimiento del RTM sobre Capacidad por punto de Inspección Internacional (control de seguridad), obligación establecida por el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, y está referido a la cantidad de pasajeros que es capaz de procesar cada punto de inspección del sistema de chequeo de seguridad. El punto de inspección está constituido por 1 pórtico o arco detector de metal y 1 máquina de rayos x. Así, el contrato de concesión ha establecido una capacidad mínima por punto de inspección de 300 pasajeros por hora, tanto para pasajeros nacionales, internacionales y tránsito. A continuación, mostramos el Cuadro N° 2 elaborado por la JFI sobre la base de lo informado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, respecto del RTM en cuestión:

Cuadro N° 2			
RTM Capacidad por punto de Inspección Internacional (control de seguridad)			
RTM	Año 2012	RTM fijado en el contrato	Especificaciones
1.21 REQUERIMIENTOS PARA EL EDIFICIO DEL TERMINAL - SALIDAS	CAPACIDAD POR PUNTO DE INSPECCIÓN INTERNACIONAL (CONTROL DE SEGURIDAD)	300 pasajeros/hora	Referido a la cantidad de pasajeros que es capaz de procesar cada punto de inspección del sistema de chequeo de seguridad, (el punto de inspección está constituido por 1 pórtico o arco detector de metal y 1 máquina de rayos x).

(...)"

34. En esa línea de razonamiento, tomando como base lo señalado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, en el Informe N° 0406-2017-JCA-GSF-OSITRAN, es que esta Jefatura de Fiscalización señaló en el numeral 65 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN que el incumplimiento referido a Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), verificado para el año 2012, se determina a partir de un hecho objetivo; es decir, el resultado se obtuvo luego del análisis, diseño y medición de tiempos para el indicador Capacidad por punto de Inspección Internacional (control de seguridad) que, por encargo de LAP, realizó la Pontificia Universidad Católica del Perú a través de Innova PUCP, resultados que se plasmaron en el Informe final denominado "Mediaciones de tiempos para Indicadores RTM" del 28 de febrero de 2013, remitido a OSITRAN el 20 de marzo de 2013, en el cual se informó, entre otros, el incumplimiento del RTM, pues la capacidad por fila internacional alcanzó 287.70 pasajeros por hora, cuando el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión señala que cada puesto de control de seguridad pueda atender a 300 pasajeros por hora.
35. Asimismo, en atención a lo informado por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios señalamos en el numeral 67 del Informe N° 0077-2017-GSF-OSITRAN, que coincidimos con la Jefatura de Contratos, quien actuando como órgano técnico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, señaló en el numeral 100 del Informe N° 0406-2017-JCA-GSF-OSITRAN que: "(...) el Concesionario no actuó con la diligencia ordinaria requerida, toda vez que, de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario debió planificar e implementar al menos un año antes la ampliación del número de puestos de control de seguridad, así como la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos."

36. Para ponernos en contexto, citamos los numerales del Contrato de Concesión a los que el Concesionario hace referencia:

"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 siguientes requisitos y características:

1.18.1. Período Inicial:

Requerimientos para la capacidad de manejo de pasajeros al término del

Período Inicial:

Nota General: mill. = millones

	al 8º año al 30º año	
a. Doméstico/Internacional Total	7.2 mill.	18.4 mill.
Vuelos domésticos	3.5 mill.	8.2 mill.
Vuelos internacionales	3.7 mill.	10.2 mill.
(...) (Subrayado y resaltado es nuestro).		

"1.3. Capacidad de Operación Anual

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Inicial: 7.2 millones de pasajeros anuales.

Infraestructura aeroportuaria para el manejo de pasajeros al término del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 20². Sin embargo, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión. De esta manera se protegerá la capacidad máxima operacional del Aeropuerto para el futuro desarrollo." (Subrayado y resaltado es nuestro).

37. A continuación, definiremos lo que se entiende por período inicial y período remanente y los requerimientos de capacidad de manejo de pasajeros de acuerdo al Contrato de Concesión:

CONTRATO DE CONCESION CLÁUSULA 1 DEFINICIONES	INICIO Y TÉRMINO DEL PERÍODO	REQUERIMIENTOS PARA LA CAPACIDAD DE MANEJO DE PASAJEROS (numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión)
"1.45 Período Inicial " significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive	2001-2009	Total 7.2 millones anuales al término del período inicial
1.46 " Período Remanente de Vigencia de la Concesión " significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión y el término del último año de Vigencia de la Concesión, inclusive.	2010-2031	Total 18.4 millones anuales al finalizar el trigésimo año de vigencia de la Concesión

38. Ahora bien, no constituye un punto controvertido lo señalado por LAP en el punto (vi) del numeral 6 del escrito de descargos cuando refiere que de la lectura de las disposiciones contractuales materia de comentario se advierte que LAP debe planificar e implementar las instalaciones de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión, período en el que por cierto nos encontrábamos cuando se realizó la medición de tiempos para el indicador Capacidad por punto de Inspección Internacional

² Debe decir, Anexo 19 del Contrato de Concesión.

(control de seguridad), del 01 al 31 de diciembre de 2012, y se detectó el incumplimiento de dicho RTM.

39. Lo que se plantea es que al ser el RTM Capacidad por punto de Inspección Internacional (control de seguridad), una actividad que debe ser llevada a cabo directamente por el Concesionario, y dicho RTM debe ser brindado dentro de los parámetros de calidad que establece el Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe implementar la infraestructura y procedimientos necesarios a fin de cumplir con la normativa en temas de Seguridad, así como con el RTM Capacidad por punto de inspección, referido a requisitos de calidad.
40. En ese sentido, el Concesionario debe advertir factores relevantes como el volumen de tráfico para realizar las actividades correspondientes para asegurar que el servicio se brinde, reiteramos, dentro de los parámetros de calidad que para el RTM Capacidad por punto de Inspección Internacional establece el Anexo 14 del Contrato de Concesión; ello, conforme lo hizo cuando implementó el número de puestos de control de seguridad, así como, la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos medidas que adoptó según lo comunicado mediante Carta LAP-GCO-2013-0485³ para lo cual no necesitó *planificar ni implementar las instalaciones de manera integral* sino que lo hizo en función a la necesidad específica de evitar incumplir con el RTM materia de comento.
41. Por otro lado, la lectura que el Concesionario realiza de los numerales 1.3 y 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, conllevaría a concluir que lo regulado en dichas secciones se encuentra referido a exigir al Concesionario implementar la infraestructura sólo para cumplir los requerimientos mínimos de demanda al final de la Concesión (mínimo 18.4 millones de pasajeros al año treinta (30) de la concesión), no siendo obligatorio que el Concesionario implemente medida alguna antes de dicho periodo, así incumpla con algún Requisito Técnico Mínimo; lo cual no se ajusta a las disposiciones del Contrato de Concesión.
42. De lo expuesto por el Concesionario, debemos señalar que dicho argumento significaría que hasta el año 2031 no se deba exigir el cumplimiento de los requisitos técnicos mínimo del numeral 1.21 del Contrato de Concesión, lo cual no es correcto, toda vez que dichos requisitos técnicos mínimos son de índole operativo y garantizan que las prestaciones de

³ Carta LAP-GCO-2013-0485 de fecha 13 de mayo de 2013, documento emitido en respuesta al Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN recibido por el Concesionario el 06 de mayo de 2013, en el cual LAP informa sobre las medidas adoptadas para corregir el incumplimiento del RTM referido al Control de Seguridad – Rayos X Internacional. Así, la empresa Concesionaria señala textualmente:

"Al respecto, es importante indicar que se viene realizando el monitoreo del flujo de pasajeros, con la finalidad de evitar retrasos innecesarios en los puestos de control de seguridad. Para ello, contamos con personal que realiza la labor de orientadores, quienes son los encargados de brindar indicaciones previas a los pasajeros, sobre los artículos que deben depositar en las bandejas para que puedan ser inspeccionados través de los equipos de rayos X."

Esta medida tiene como finalidad dar celeridad a la inspección realizada a los pasajeros de vuelos internacionales, ya que debido a que muchos no cumplen con las disposiciones de la NTC relacionada a la restricción en el transporte de líquidos, aerosoles y geles, la inspección a los pasajeros en los Controles de Seguridad – Rayos X Internacional, le toma mayor tiempo a nuestro personal.

Asimismo, en línea con lo anterior, nuestra Gerencia de Seguridad Aeroportuaria ha establecido incrementar – en los meses de temporada alta- el número de personal de seguridad ubicado en los controles de seguridad, en un 15%.

Finalmente, es importante mencionar que la ampliación del Puesto de Control de Seguridad está programada para el mes de diciembre del presente año, contando para ello con el incremento de cuatro (4) máquinas de rayos X y cinco (5) pórticos detectores.

Por lo expuesto, consideramos que las medidas mencionadas permitirán mantener un nivel de mejora en los procesos de inspección y por consiguiente cumplir con los RTM referidos al Control de Seguridad – Rayos X Internacional establecidos en el contrato de concesión" (El subrayado es nuestro)

las operaciones aeroportuarias en la terminal se brinden con los requisitos de calidad especificados en el Anexo 14 del citado Contrato, por lo que son monitoreados todos los años por el Concesionario y por el OSITRAN.

43. Asimismo, el Concesionario interpreta que los numerales 1.3 y 1.18 del Anexo 14 señalan que la planificación e implementación de las instalaciones deben realizarse de manera integral, lo cual consideramos es contrario con la obligación contenida en el numeral 1.21 del citado Anexo, el cual especifica exigencias de calidad por sistema o proceso, como es el control de seguridad.
44. De igual manera, el numeral 1.3 establece como requisito que *"el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria durante el Período Remanente de la Concesión deberá planificarse de tal manera que permita el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria requerida para la adecuada atención y manejo de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del trigésimo año de vigencia de la Concesión"*, respecto a lo cual debemos señalar que **la adecuada atención y manejo de pasajeros** se mide de manera objetiva a través del cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos del citado Anexo, entre los que se encuentra aquellos contenidos en el numeral 1.21.
45. Respecto a cuestionar la fecha proyectada de aplicación del diseño de las instalaciones, es decir, el punto de partida a partir del cual se tiene que computar el año anterior en el que se debe haber planificado e implementado las instalaciones; el Concesionario señala que *el resultado de esta obligación debe ser el permitir la adecuada atención de un mínimo de 18.4 millones de pasajeros anuales al final del año treinta (30) de la concesión*, es decir, el concesionario no considera la obligación de realizar implementaciones antes de dicho periodo.
46. Sobre el particular, debemos señalar que ello es contrario a cualquier criterio de planificación, toda vez que soslaya la obligación del Concesionario, en su calidad de administrador de la infraestructura aeroportuaria, de monitorear el crecimiento de la demanda histórica, realizar proyecciones y determinar, antes de presentarse algún incumplimiento, el momento en que una intervención es requerida a fin de cumplir con sus obligaciones asumidas en el Contrato de Concesión, entre las que se encuentra cumplir permanentemente, entre otros, con los RTM de carácter operativo, como es el caso del RTM en cuestión.
47. A mayor abundamiento, a continuación, citamos la información presentada a través de diapositivas para sustentar el Planes de Negocio 2010, en el mes de marzo de 2011 *"Evaluación del Proyecto Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"*, donde se evidencia, el incremento de tráfico de pasajeros nacionales e internacionales:

Tráfico de Pasajeros Nacional

2001 - 2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010 vs 2009
Llegadas [1]	978,607	949,449	1,018,552	1,120,944	1,221,686	1,333,783	1,677,202	1,847,996	1,983,932	2,584,366	30.3%
Salidas	582,435	943,236	986,076	1,099,728	1,183,837	1,318,107	1,699,608	1,866,593	1,971,789	2,549,501	29.3%
Total	1,561,042	1,892,685	2,004,628	2,220,672	2,405,523	2,651,890	3,376,810	3,714,589	3,955,721	5,133,887	29.8%

Fuentes: DSAC y LAP

El crecimiento de salidas de pasajeros nacionales fue de 29.3%, generado principalmente por la fuerte oferta de LAN y Star Perú a diversos puntos del país. Asimismo, Peruvian Airlines ingresó al mercado nacional (noviembre 2009) originando un mayor dinamismo en el tráfico.

Proyectado 2011

	2011	2011 vs 2010
Llegadas	2,569,366	-0.6%
Salidas	2,569,721	0.8%
Total	5,139,087	0.1%

Elaboración Propia

Con el aumento de frecuencias por parte de LAN, Star Perú y Peruvian Airlines se espera que el tráfico nacional supere el crecimiento estimado.



Tráfico de Pasajeros Internacional

2001 - 2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010 vs 2009
Llegadas	1,045,812	1,117,273	1,127,472	1,300,123	1,485,192	1,516,121	1,802,591	1,974,321	2,070,119	2,459,329	4.2%
Salidas	1,083,040	1,138,067	1,165,204	1,302,368	1,457,411	1,507,687	1,797,832	1,956,685	2,036,057	2,104,693	3.4%
Conexión [1]	47,931	170,303	229,010	250,323	313,768	363,038	528,599	640,093	724,106	882,584	21.9%
Total	2,176,803	2,421,643	2,531,646	2,852,814	3,256,371	3,386,847	4,129,022	4,571,099	4,830,282	5,144,606	6.5%

Fuentes: DGAC, PUESTO DE CONTROL MIGRATORIO y LAP

Nota: [1] Los pasajeros en conexión son contados una sola vez al momento del arribo. En el año 2001 los pasajeros en conexión (transito o transferencia) no pudieron ser registrados en su totalidad.

El crecimiento de salidas de pasajeros internacionales fue de 3.4%, mientras que los pasajeros en conexión crecieron en 21.9%. El crecimiento anual promedio de los pasajeros de conexión desde el año 2001 es de 38.2%, representando el 17% del total de pasajeros internacionales. De esta manera el AIJCH se sigue consolidando como Hub regional (TACA y LAN).

Proyectado 2011

	2011	2011 vs 2010
Llegadas	2,256,272	5.0%
Salidas	2,201,873	4.6%
Conexión	933,535	5.8%
Total	5,401,680	5.0%

Elaboración Propia

Se espera que el tráfico internacional continúe creciendo de manera moderada.



48. Asimismo, la información presentada mediante Carta C-LAP-GRE-2017-0088 recibida el 21 de febrero de 2017, con el cual se sustenta el Plan de Negocios el Año 2016, en la cual se advierte el crecimiento paulatino del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales. Así, tenemos: i) Año 2009: 8,786.003 millones; ii) Año 2010: 10,281.369 millones; iii) Año 2011:

11,794.818 millones; iv) Año 2012: 13,330.29 millones; v) Año 2013: 14,908.772 millones; vi) Año 2014: 15,664.993 millones; vii) Año 2015: 17,112.001 millones; y, viii) Año 2016: 18,844,534 millones:

"(...)

2.1.3 Tráfico de pasajeros nacionales

	2001	(...)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2015
Llegadas [1]	978,607	(...)	1,983,932	2,587,262	2,931,026	3,429,207	3,924,155	4,208,108	4,708,013	5,179,516	10.0%
Salidas	982,435		1,971,789	2,549,501	2,993,829	3,472,781	3,990,587	4,272,006	4,771,273	5,254,154	10.1%
Total	1,961,042	(...)	3,955,721	5,136,763	5,924,855	6,901,988	7,914,742	8,480,114	9,479,286	10,433,670	10.1%

Fuentes: DGAC y LAP

Nota: [1] La cifra en llegada correspondiente al 2016 es preliminar, debido a que DGAC aún no entrega sus cifras finales.

2.1.4 Tráfico de pasajeros internacionales

	2001	(...)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2015
Llegadas	1,045,832	(...)	2,070,114	2,157,329	2,349,695	2,614,174	2,883,821	2,933,719	3,119,551	3,374,487	8.2%
Salidas	1,083,040		2,036,057	2,104,693	2,353,103	2,587,416	2,871,229	2,919,821	3,119,559	3,372,950	8.1%
Conexión [1]	47,931		724,106	882,584	1,117,165	1,226,712	1,331,339	1,351,359	1,595,602	1,663,427	19.4%
Total	2,176,803	(...)	4,830,272	5,144,606	5,869,963	6,428,302	6,991,030	7,184,879	7,632,715	8,410,864	10.2%

Fuentes: Puesto de Control Migratorio AJCH y LAP

Nota: [1] Los pasajeros en conexión son contados una sola vez a momento del arribo. Durante el año 2001 los pasajeros en conexión (tránsito o transferencia) no pudieron ser registrados en su totalidad.

(...)"

49. En ese sentido, no se puede hablar de una planificación e integral con miras al año 30 de la Concesión cuando en la realidad tenemos que la demanda de tráfico de pasajeros nacionales e internacionales proyectada para el final del año treinta de la Concesión (2031), esto es, los 18.4 millones de pasajeros a los que se refieren las cláusulas 1.3 y 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, se superaron en el año 2016, que corresponde al año 15 de la Concesión.

50. Por otro lado, debemos señalar que el incumplimiento del requisito técnico mínimo de Capacidad por Punto de Inspección (Control de Rayos X) significa que el volumen de tráfico presentado ha sobrepasado la capacidad de la infraestructura existente, generándose que los servicios aeroportuarios se brinden sin las especificaciones de calidad reguladas en el numeral 1.21 del Anexo 14. En dicho contexto, conforme a la interpretación aprobada en virtud de la Resolución N° 063-2006-CD-OSITRAN, las Mejoras Eventuales⁴ serán exigibles al Concesionario cuando se genere la necesidad en función al volumen de tráfico⁵.

51. Queda claro, entonces, que el Concesionario estuvo en la posibilidad de adoptar las medidas pertinentes de cuidado para evitar el incumplimiento; máxime, si de las proyecciones que realizó de cara a futuro se verificó el incremento anual del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; situación de hecho que se comprobó a través de la información presentada con motivo de los Planes de Negocio

⁴ 1.33 "Mejoras Eventuales" significará las Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6, que se requiera implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

⁵ La Tabla B-7b – Instalaciones a ser Provistas – Instalaciones para Vuelos de Salidas, establece los requerimientos respecto a Unidades de Control de Seguridad.

sustentados ante el OSITRAN, por lo que se debe desestimar los argumentos planteados por el Concesionario.

52. Continuando con sus descargos (numerales 7 a 10 del escrito de descargos), el Concesionario reitera los argumentos esbozados en su escrito de descargos de fecha 18 de mayo de 2017. Así, señala que:

- Debe tenerse presente que, mediante Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN del 02 de mayo de 2013, la GSF en respuesta a la Carta LAP- GCCO-C-2013-135, comunicó el Informe N° 1094- 13-GS-05/TRAN; y, le requirió atender las recomendaciones referidas a informar en un plazo de cinco (5) días útiles a partir de la recepción del referido Oficio, las medidas tomadas por LAP para corregir el incumplimiento del RTM referido a Control de Seguridad - Rayos X Internacional, por ser de su competencia directa.
- Considera el Concesionario que se encontraba en la obligación de adoptar acciones para corregir el incumplimiento del citado RTM recién desde el momento en que fue notificado con el Oficio N° 1969-2013 -GS-OSITRAN o, incluso, desde la recepción por parte de LAP del Informe de Medición de la Universidad Católica elaborado en febrero de 2013, pero no antes, dado que la JFI no ha evidenciado ni mucho menos acreditado que, con anterioridad al citado Informe de Medición, existía el mismo problema detectado en diciembre de 2012. Es por tal motivo que LAP, de manera diligente, atendiendo lo señalado por el OSITRAN, cumplió con adoptar y planificar la implementación de las medidas correctivas respectivas, a partir de diciembre del 2012.
- No se debe perder de vista que la imputación de la JFI implica una reconstrucción de lo que debió haber hecho LAP en un momento de tiempo determinado (al menos un año antes), pero esa reconstrucción no puede hacerse solo con suposiciones, sin considerar evidencia fáctica, pues de otro modo el Regulador estaría transgrediendo la garantía de la presunción de inocencia prevista en el artículo 230 de la LPAG.
- Refiere que no se ha respetado esta garantía pues OSITRAN presume que no ha actuado con la diligencia ordinaria requerida, bajo una sospecha que no han planificado e implementado, al menos un año antes, la ampliación del número de puestos de control de seguridad; así como, la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos; pese a que no ha acreditado que se cumplieron las condiciones previstas en las cláusulas 1.3 y 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, y tampoco existe evidencia que acredite que, con anterioridad al citado Informe de Medición de INNOVA PUCP, existía el mismo problema detectado en diciembre de 2012.
- Señala que lo que sí ha quedado acreditado es que, ante el requerimiento hecho por la GSF en atención a los resultados de la medición realizada en diciembre de 2012, LAP adoptó las medidas correctivas respectivas informándoselas a OSITRAN oportunamente, lo cual evidencia que LAP sí actuó con la diligencia ordinaria requerida, según las circunstancias concretas.
- Finalmente, refiere que debe tener presente que, de acuerdo al Principio de Culpabilidad recogido en el artículo 246° de la LPAG, el régimen de responsabilidad por infracciones administrativas aplicable al interior del presente procedimiento administrativo sancionador es de tipo subjetivo, es decir se tiene que demostrar su culpabilidad, a fin de imputarle el incumplimiento materia del Informe N° 0077-2017 -JFI-GSF-OSITRAN. Sin embargo, considera no se habría logrado demostrar

con evidencia fáctica una actuación culpable por parte de LAP.

53. Sobre el particular, debemos señalar que reiteramos los fundamentos expuestos en los numerales 66, 67 y 69 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, en el cual se manifestó lo siguiente:

"66. En ese sentido, el argumento planteado por el Concesionario respecto a que era materialmente imposible que LAP pudiera planificar e implementar la ampliación del número de puestos de control de seguridad un año antes, toda vez que LAP se encontraba en posibilidad de adoptar acciones para corregir el incumplimiento del citado RTM, recién desde el momento en que fue notificado con el Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN (mayo 2013) o, incluso, desde la recepción por parte de LAP del Informe de Medición de la Universidad Católica (febrero 2013), pero no antes; carece de sustento; ello, toda vez que, constituye una obligación del Concesionario que la inspección de los pasajeros en los puestos de seguridad se lleve a cabo de acuerdo a las especificaciones técnicas de calidad establecidas en el Contrato de Concesión; máxime, si el RTM materia de análisis resulta exigible al Concesionario por ser uno de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, además de ser parte de las operaciones no principales a cargo del Concesionario y que además se encuentra incluida en la TUUA⁶.

67. En esa línea de razonamiento, el Concesionario no debe esperar que se le informe la determinación del incumplimiento del RTM referido al Control de Seguridad – Rayos X Internacional para recién adoptar medidas para corregir el incumplimiento incurrido, lo cual carece de toda lógica, toda vez que el Concesionario debe cumplir cada uno de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, razón por la cual coincidimos con la Jefatura de Contratos Aeroportuarios cuando en el numeral 100 del Informe N° 0406-2017-GSF-OSITRAN señala que el Concesionario no actuó con la diligencia ordinaria requerida, toda vez que, de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario debió planificar e implementar al menos un año antes la ampliación del número de puestos de control de seguridad, así como la dotación de un mayor número de personal de seguridad y el monitoreo de flujos."

(...)

68. Sin embargo, en el caso concreto de la verificación del cumplimiento del RTM Capacidad por punto de Inspección Internacional (control de seguridad) materia de análisis, RTM establecido en el numeral 1.21 del Anexo N° 14 del Contrato de Concesión, la medición de tiempos para dicho indicador por encargo de LAP, se realizó por la Pontificia Universidad Católica del Perú a través de Innova PUCP, resultados que se plasmaron en el Informe final denominado "Mediaciones de tiempos para Indicadores RTM" del 28 de febrero de 2013. En ese sentido, los datos que permiten corroborar la existencia del incumplimiento se obtuvieron de manera objetiva, por un tercero contratado por el Concesionario en donde no tuvo participación OSITRAN. Sin perjuicio, de lo expuesto en el análisis efectuado para este extremo de los descargos del Concesionario respecto al cumplimiento del RTM bajo análisis, debemos señalar que:

⁶ ANEXO 3: OPERACIONES QUE SE LLEVAN A CABO EN EL AEROPUERTO

1. Operaciones Principales

1.1. Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA

1.1.2. Seguridad.

Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o Usuarios."

- a) LAP al suscribir el Contrato de Concesión adquirió frente al Estado peruano la obligación de cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) que se encuentran establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión.
- b) Las operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto se clasifican en Operaciones Principales y Operaciones no principales (Anexo 3 del Contrato de Concesión), las cuales se encuentran a cargo del Concesionario, y deben llevarse a cabo cumpliendo los RTM establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, durante toda la vigencia del mismo.
- c) El RTM Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad constituye parte de las operaciones no principales a cargo del Concesionario; por ende, debe cumplirse con las especificaciones de calidad establecidas en el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
- d) Lo señalado en el numeral 22.1 de la Cláusula 22 del Contrato de Concesión, que regula la asignación de Riesgos, permite concluir que el concesionario asume todos los riesgos asociados tanto con el desarrollo de cualquier Contrato de Operación como aquellos derivados de las materias u operaciones bajo su control o bajo su responsabilidad de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.
- e) Se debe tener en cuenta que la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano previo al ingreso a las zonas restringidas del aeropuerto, es una actividad que debe ser llevada a cabo directamente por el Concesionario.
- f) Corresponde al Concesionario evaluar las medidas que deberá implementar para el cumplimiento de los RTM en función a la naturaleza de cada proceso. En ese sentido, constituye una obligación del Concesionario que la inspección de los pasajeros en los puestos de seguridad se lleve a cabo de acuerdo a las especificaciones de calidad establecidas en el Contrato de Concesión; situación de hecho que no ocurrió en el caso, pues de acuerdo a lo señalado por la JCA se determinó el incumplimiento del RTM Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad para el período 2012.

(...)"

54. Toca abordar, la alegación del Concesionario que considera no se habría logrado demostrar con evidencia fáctica una actuación culpable por parte de LAP. Al respecto, debemos señalar que resulta ilustrativo, a efecto de evaluar el principio de culpabilidad, señalar, en la línea de lo expuesto por el profesor Baca Oneto⁷, que la "culpabilidad" como la exigencia necesaria para responsabilizar a un sujeto e imponerle una sanción engloba ciertas exigencias, tales como:

- a. Personalidad de las penas, según la cual no puede hacerse responsable a un sujeto por hechos ajenos.
- b. Responsabilidad por el hecho, según la cual ningún daño puede estimarse relevante si no se produce como consecuencia de una acción.

⁷ Víctor Sebastián Baca Oneto Profesor de Derecho Administrativo de la Universidad de Piura. Ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Derecho Administrativo Mendoza Argentina - ¿Responsabilidad subjetiva en materia sancionadora? Una propuesta a partir de nuestro ordenamiento Pág. 8 - 9; obtenido de: http://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2271_responsabilidad_subjetiva_u_objetiva_en_materia_sancionadora.pdf

- c. De dolo o culpa, según el cual no basta que el hecho sea materialmente causado por un sujeto para hacerlo responsable, sino que es necesario que haya sido querido (dolo) o se haya producido pese a haberse podido prever o evitar (culpa o negligencia).
- d. Atribuibilidad o culpabilidad en sentido estricto, según el cual el autor del hecho doloso o culposo ha de poder atribuírsele a éste, como producto de una motivación racional o normal.
55. Señala también el mismo autor que *"la culpabilidad sería el reproche que se dirige a una persona porque debió actuar de modo distinto a como lo hizo, para lo cual debió tener la posibilidad de actuar de otro modo (es decir, no puede castigarse por no haber realizado un comportamiento imposible). Mientras que en el ámbito civil es perfectamente posible establecer una responsabilidad objetiva por daños, la exigencia de culpabilidad para sancionar una infracción deriva de que en este caso está implícito un "juicio de reproche", que solo sería posible si el autor podía haber actuado de otra manera"*⁸.
56. Se puede agregar que el profesor Gómez Tomillo comenta que para hacer un juicio de reproche a una persona jurídica es preciso verificar que la infracción se cometió debido a un defecto en la organización. Es decir, la culpabilidad como juicio de reproche que se formula frente a una persona jurídica se realiza porque ésta ha omitido la adopción de medidas de precaución que les son exigibles para garantizar un desarrollo ordenado y no infractor de la actividad relativa al hecho de la empresa. Bajo esta premisa, el juicio de reproche a una persona jurídica requeriría una consideración individualizada de carácter valorativo, caso por caso y sin presunciones de ninguna clase, según la cual la empresa podría liberarse de responsabilidad, en caso acreditase haber previsto una correcta organización dirigida a evitar el incumplimiento administrativo⁹.
57. En ese sentido, no se puede considerar diligente la actuación del Concesionario cuando señala en sus descargos que adoptó una serie de medidas luego que OSITRAN le comunicó mediante el Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN (mayo 2013) que no cumplió con el RTM o, incluso, que sólo podría haber adoptado acciones desde la recepción por parte de LAP del Informe de Medición de la Universidad Católica (febrero 2013); lo cual carece de toda lógica, toda vez que el Concesionario debe cumplir cada uno de los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión y los RTM son obligaciones de cumplimiento permanente; ello, máxime si como hemos señalado en los numerales 47 y 48 del presente Informe, el Concesionario estaba en condiciones de conocer el incremento anual del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales que harían uso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
58. En esa línea de razonamiento, se evidencia la falta de diligencia del Concesionario, pues debió tomar las medidas pertinentes a efectos de cumplir en todos sus extremos, con su obligación contractual; ello, a fin de garantizar el cumplimiento del Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), y cumplir

⁸ Ídem.

⁹ Recogido de la cita efectuada por Víctor Sebastián Baca Oneto en la Ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Derecho Administrativo Mendoza Argentina - ¿Responsabilidad subjetiva en materia sancionadora? Una propuesta a partir de nuestro ordenamiento Pág. 11, obtenido de http://www.mpfh.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2271_responsabilidad_subjetiva_u_objetiva_en_materia_sancionadora.pdf.

con los tiempos establecidos en el contrato de concesión, con la calidad del servicio en cumplimiento del numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12º, concordante con el literal f) del artículo 7º del RUTAP.

59. En ese sentido, se acredita que no se ha vulnerado los principios de culpabilidad mucho menos el principio de presunción de inocencia, por el contrario, lo que se encuentra acreditado es que la conducta de la Concesionaria se enmarca en lo establecido en el numeral 12.2 del artículo 12 del RIS, razón por la cual no corresponde amparar lo argumentos del Concesionario en este extremo.
60. Finalmente, teniendo en cuenta lo expuesto, corresponde ratificarnos en el íntegro de lo dispuesto en el Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 17 de julio de 2017.

IV. CONCLUSIONES

61. El análisis realizado en el presente informe permite concluir que las alegaciones planteadas por la empresa Lima Airport Partners S.R.L., mediante escrito presentado el 09 de agosto del 2017 (HT 16912), no desvirtúa lo señalado por la Jefatura de Fiscalización en el Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 17 de julio de 2017.
62. Lima Airport Partners S.R.L. incumplió el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12º, concordante con el literal f) del artículo 7º del RUTAP, por lo que correspondería como sanción una multa de 2.5 UIT.
63. De conformidad con lo establecido en el numeral 12.2 del artículo 12º del RIS, la conducta realizada por el Concesionario constituye infracción calificada como grave.
64. Asimismo, el análisis de la documentación y de lo actuado en el presente procedimiento administrativo sancionador permite concluir la no existencia de infracción, por parte de la empresa Lima Airport Partners S.R.L. por el incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12º, concordante con el literal f) del artículo 7º del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12º del RIS.

V. RECOMENDACIONES

65. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en su calidad de órgano resolutorio, sobre la base de la conclusión contenida en el numeral 115 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN declarar que Lima Airport Partners S.R.L. incumplió el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió

los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP; por lo que, se recomienda imponer como sanción una multa de 2.5 UIT.

66. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en su calidad de órgano resolutorio, sobre la base de la conclusión contenida en el numeral 116 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, declarar la existencia de la infracción tipificada en el numeral 12.2 del artículo 12° del RIS porque la conducta realizada por el Concesionario constituye infracción calificada como grave.

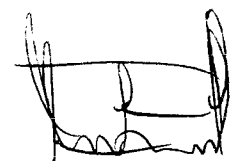
67. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en su calidad de órgano resolutorio, sobre la base de la conclusión contenida en el numeral 117 del Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN declarar la no existencia de infracción por parte de la empresa Lima Airport Partners S.R.L., por el incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional, (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS.

VI. ANEXO:

- Proyecto de Resolución de GSF
- Proyecto de Oficio

Atentamente,


MÓNICA DÍAZ PAIMA
Especialista Legal


ALEX LOPE LOPE
Supervisor Económico Financiero II


SANTOS TARRILLO FLORES
Jefa de Fiscalización

Adjunto:
Exp. PAS N° 025-2016-JFI-GSF-OSITRAN

MDP/Reg. Sal-JFI-GSF- 32301-17
H.T. 16912

Oficio N° XXX-2017-GSF-OSITRAN

Lima, XX de setiembre de 2017

Señor

JUAN JOSE SALMON

Gerente General

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez S/N

Callao.-

Asunto: Notifica Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° xxx-2016-GSF-OSITRAN

De mi consideración:

Me dirijo a usted a fin de hacerle llegar, en copia fedateada, la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° xxx-2017-GSF-OSITRAN, la cual declara que su representada incumplió la obligación prevista en los numerales 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, en el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); limitándose la calidad del servicio e incumpliendo el referido RTM Capacidad por punto de Inspección internacional (Control de Seguridad), para el año 2012, configurándose así la infracción prevista en el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN; por lo que, se le ha impuesto a su representada, una multa equivalente a 2.5 UIT por la infracción cometida, según lo indicado en la referida Resolución.

De otro lado, se declara, la no existencia de infracción, por el presunto incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS.

Asimismo, se adjunta copia del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización



#

C.c.: Rosa Virginia Nakagawa Morales, Director General de Concesiones en Transportes - MTC
Zorritos 1203 - Lima

MDíaz/gsg
Reg. Sal.-xxx-2016-OSITRAN

A handwritten signature in black ink.

Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Lima, de setiembre de 2017

Nº -2017-GSF-OSITRAN

VISTOS:

El Expediente del Procedimiento Administrativo Sancionador Nº 025-2016-JFI-GSF-OSITRAN remitido por la Jefatura de Fiscalización, así como los Informes Nº 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN y Nº 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, a través de los cuales se evalúan los descargos presentados por la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.;

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente), suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" con el Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP) (en adelante la concesionaria);

Que, mediante Oficio Nº 2105-09-GS-OSITRAN, recibido por LAP el 25 de junio de 2009, OSITRAN aprobó la metodología para la medición de los RTM operativos contenidos en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión;

Que, como parte de las acciones de supervisión de OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos de carácter operativo señalados en los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante AIJCH). Así, se llevaron a cabo mediciones en los años 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13);

Que, como parte del numeral C.3.3 de la Propuesta Técnica de la Supervisión de las Mejoras en el AIJCH, a cargo de la empresa TYPASA-OIST, mediante Carta AIJC-CA-TYO-000724-E01, remitió a este Organismo el Informe Especial Nº 065 – Medición de Requisitos Técnicos Mínimos del año 2012;

Que, mediante Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20 de marzo de 2013, el Concesionario remitió el Informe con los resultados de la Medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) en el año 2012. Asimismo, adjunto a la Carta LAP-GCCO-C-2013-135 recibida el 20/03/13, el Concesionario remitió copia de las cartas remitidas a Migraciones, Aduanas y distintas aerolíneas;

Que, mediante Oficio N° 1969-2013-GS-OSITRAN recibido el 06 de mayo de 2013, OSITRAN remitió al Concesionario el Informe N° 1094-13-GS-OSITRAN, con el análisis de los resultados de la medición realizada respecto al cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos (RTM) contenidos en el Contrato de Concesión del AIJCH en el año 2012, requiriéndole atender las recomendaciones vertidas en el mismo respecto de los incumplimientos determinados;

Que, mediante Carta LAP-GCO-2013-0485 recibida el 13 de mayo de 2013, el Concesionario remitió la información solicitada respecto a las medidas que tomará para corregir el incumplimiento del RTM referido al control de seguridad rayos X internacional;

Que, con Carta N° 1421-CO-EST-0000008-EDo1 de fecha 21 de febrero de 2014, el Consultor TYPsa cumplió con presentar el Tercer Entregable con los resultados de las mediciones llevadas a cabo del 10 al 31 de diciembre de 2013, producto del servicio de consultoría;

Que, mediante Oficio N° 1736-2014-GSF-OSITRAN e Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitió conformidad al Tercer Entregable presentado por la empresa TYPsa;

Que, mediante Oficio N° 1737-2014-GSF-OSITRAN recibido el 28 de marzo de 2014, OSITRAN comunicó al Concesionario LAP los incumplimientos determinados como resultado del servicio de consultoría, requiriéndole que efectúe un análisis detallado de los mismos y cumpla con las recomendaciones del Informe N° 905-2014-GSF-OSITRAN;

Que, mediante Informe N° 0297-2016-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 20 de abril de 2016, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años 2010 (del 10/12/10 al 31/12/10), 2011 (del 17/08/11 al 25/08/11), 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13), por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo establecido en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; por lo que Mediante Oficio N° 0094-2016-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 16 de junio de 2016 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador;

Que, mediante Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN, basado en el Informe N° 0150-2016-JFI-GSF-OSITRAN que la sustenta, se declaró el incumplimiento del concesionario y se le impuso las multas correspondientes; asimismo, mediante Resolución de Gerencia General N° 039-2017-GG-OSITRAN, basado en el Informe N° 027-17-GAJ-OSITRAN que la sustenta, se declaró fundado el recurso de apelación presentado por LAP contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0111-2016-GSF-OSITRAN y declaró la nulidad de dicha resolución, disponiendo retrotraer el procedimiento administrativo sancionador a la etapa de imputación de cargos;

Que, mediante Informe N° 0406-2017-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 31 de marzo de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios comunicó a la Jefatura de Fiscalización los presuntos

incumplimientos detectados en las mediciones efectuadas en los años, 2012 (del 26/08/12 al 15/10/12) y 2013 (del 10/12/13 al 31/12/13); por lo que concluyó que el Concesionario habría incumplido con lo regulado en los RTM de los numerales 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, referidos a: (A) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (B) Tiempo promedio de chequeo internacional; (C) Tiempo máximo de espera doméstico; (D) Tiempo máximo de espera internacional; (E) Capacidad por punto de inspección para el chequeo de seguridad; (F) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas); así como, del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP;

Que, mediante Oficio N° 0036-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado con fecha 26 de abril de 2017 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., se le corrió traslado de los presuntos incumplimientos materia del procedimiento administrativo sancionador;

Que, mediante Carta N° LAP-GRE-C-2017-00233 recibida el 02 de mayo de 2017, el Concesionario solicitó la ampliación del plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0037-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 05 de mayo de 2017;

Que, el 18 de mayo de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos y solicitó el uso de la palabra a fin sustentar oralmente sus argumentos;

Que, mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN recibido el 05 de julio de 2017, se notificó la fecha de la diligencia de uso de la palabra para el martes 11 de julio de 2017;

Que, mediante correo electrónico de fecha 07 de julio de 2017, la Representante Legal de la empresa concesionaria solicitó la reprogramación de la diligencia de uso de palabra, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0056-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 10 de julio de 2017;

Que, mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN del 13 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización solicitó a la Jefatura de Contratos Aeroportuarios informe si dentro del marco de lo establecido en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión existe pronunciamiento respecto a la eliminación de los RTM a los que hace referencia el Concesionario en su escrito de descargos;

Que, con fecha 17 de julio de 2017, se realizó el uso de la palabra solicitada por el Concesionario, diligencia en la cual la representante de LAP ratificó los fundamentos de su escrito de descargos;

Que, mediante Memorando N° 0016-2017-JCA-GSF-OSITRAN del 17 de julio de 2017, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios dio respuesta al requerimiento de información solicitada por esta Jefatura mediante Memorando N° 0040-2017-JFI-GSF-OSITRAN;

Que, el 17 de julio de 2017, la Jefatura de Fiscalización presentó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Informe N° 0077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, en el cual se concluyó que: i) La empresa que Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP o el Concesionario) incumplió el Requisito Técnico Mínimo Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad), incumplimiento verificado para el año 2012; al haberse determinado que éste no cumplió los tiempos establecidos en el contrato de concesión, limitando la calidad del servicio e incumpliendo el numeral 1.21 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del RUTAP, por lo que se recomendó imponer como sanción una multa de 2.5 UIT; y, ii) La no existencia de infracción, por parte de la empresa Lima Airport Partners S.R.L., por el incumplimiento del numeral 1.21 y 1.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como del literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); respecto de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo promedio de chequeo doméstico; (ii) Tiempo promedio de chequeo internacional; (iii) Tiempo máximo de espera doméstico; (iv) Tiempo máximo de espera internacional; y, (v) Tiempo de ocupación de la faja para recojo de equipaje por vuelo (para B767 y aeronaves más pequeñas) verificado para los años 2012 y 2013; por lo que, en el presente caso no se constituye una conducta sancionable conforme al numeral 12.2 del artículo 12° del RIS;

Que, mediante Oficio N° 5470-2017-GSF-OSITRAN, recibido el 24 de julio de 2017, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización notificó a la empresa concesionaria el Informe N° 077-2017-JFI-GSF-OSITRAN, para efectos que presente sus descargos o, de considerarlo necesario, exponga lo que considere pertinente;

Que, el 31 de julio de 2017, mediante Escrito N° C-LAP-GRE-2017-0392, el Concesionario solicitó la ampliación de plazo para presentar sus descargos, la cual fue concedida y puesta en su conocimiento mediante Oficio N° 0067-2017-JFI-GSF-OSITRAN, notificado el 01 de agosto de 2017;

Que, el 09 de agosto de 2017, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. remitió su escrito de descargos;

Que, la Jefatura de Fiscalización elevó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Informe N° 0103-2016-JFI-GSF-OSITRAN del 07 de setiembre de 2017, mediante el cual se evaluaron los descargos presentados por la Concesionaria; se analizaron los hechos y los documentos actuados; respecto de los cuales, en virtud de lo establecido en el inciso 6.2 del artículo 6° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, se declara la conformidad con los fundamentos, conclusiones y recomendaciones del referido informe; incorporándose íntegramente a la parte considerativa de la presente Resolución;

Que, en ejercicio de la atribución establecida en el numeral 12 del artículo 53° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, corresponde a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización resolver en primera instancia el presente procedimiento administrativo sancionador;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar que la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. incumplió el Requisito Técnico Mínimo, referido a la Capacidad por punto de inspección internacional (control de seguridad); para el año 2012, incumpliendo así los numerales 1.21 y 2.22 del Anexo 14 del Contrato de Concesión; así como, el literal h) del artículo 12°, concordante con el literal f) del artículo 7° del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (RUTAP); conducta que constituye la infracción prevista en el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN; conforme se advierte del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN, elaborado por la Jefatura de Fiscalización.

Artículo 2.- Imponer a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., a título de sanción, una multa por el incumplimiento que asciende a 2.5 UIT; la cual deberá ser pagada dentro del plazo establecido en el artículo 75° del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN, pudiendo acogerse al beneficio de reducción del 25% de la sanción impuesta, en el plazo y condiciones establecidos en el artículo 64° del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 3.- Declarar que no existe responsabilidad de LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. por los incumplimientos de los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos: (i) Tiempo de proceso del control de pasaportes salidas (Migraciones); (ii) Tiempo de proceso del control de pasaportes llegadas (Migraciones); y, (iii) Máximo tiempo de espera control de pasaportes llegadas (Migraciones), para los años 2012 y 2013; y, (iv) Capacidad por punto de Inspección internacional (Control de Seguridad), para el año 2013.

Artículo 4.- Notificar la presente Resolución a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., adjuntando copia del Informe N° 0103-2017-JFI-GSF-OSITRAN.

Artículo 5.- Señalar a la empresa concesionaria LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., que en aplicación del principio del debido procedimiento administrativo, de considerarlo pertinente, puede ejercer los recursos correspondientes, en los términos dispuestos por el artículo 70° y dentro del plazo establecido por el artículo 71° o 72°, según corresponda, del Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Artículo 6.- Comunicar la presente Resolución al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la Jefatura de Fiscalización de OSITRAN y a la Gerencia de Administración de OSITRAN.

Regístrese, comuníquese y archívese.

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización