

INFORME DE DTIT N° 013 -2001-OSITRAN

A : **Sra. CECILIA BALCAZAR SUAREZ**
Gerente General

ASUNTO : Solicitud de Lima Airport Partners S.R.L, relativa a la modificación de diversos numerales del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"

FECHA : 16 de julio de 2001

I. Objetivo

La evaluación técnica - en cumplimiento del literal f) del artículo 7.1 de la Ley 26917 y del literal g del Acuerdo N° 177-65-01-CD-OSITRAN - de la solicitud de modificación del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, fechada el 28 de mayo del 2001, en lo relativo a las cláusulas declaradas como procedentes por el Consejo Directivo en el precitado acuerdo.

II. Antecedentes

1. El 14 de febrero del 2001, LIMA AIRPORTS PARTNERS S.R.L., en lo sucesivo LAP, y el Estado Peruano, suscribieron el contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en lo sucesivo AIJCH.
2. El 27 de febrero del 2001 LAP presenta a OSITRAN una solicitud de modificaciones a diversas cláusulas del contrato de concesión, remitiendo el OSITRAN, al Concedente, el 22 de marzo del 2001 la opinión técnica correspondiente mediante Informe N° 02-01-DTIT/OSITRAN.
3. El 06 de abril del 2001, el órgano concedente suscribió con LAP el Addendum N° 1 al contrato de concesión, en cuya virtud se modificó el contrato de concesión.
4. Con fecha 29 de mayo, LAP presenta al OSITRAN una carta fechada el 28 de mayo, la cual solicita la modificación de una serie de numerales. Ante dicha solicitud, el Consejo Directivo del OSITRAN emite el Acuerdo N° 177-65-01-CD-OSITRAN, el Acuerdo N° 178-66-01-CD-OSITRAN y la Resolución N° 015-2001-CD-OSITRAN que recoge los dos acuerdos anteriores, declarando procedente sólo una parte de lo solicitado, y solicita a la División Técnica de Infraestructura de

Terminales que emita un informe técnico para los casos en que lo solicitado para modificación haya sido declarado procedente.

III. Base Legal

1. Ley N° 26917:
 - Artículo 7.1 – f)
 - Artículo 12
2. D.S. N° 010 – 2001 – PCM:
 - Artículo 34
3. D.S. N° 059 – 96 – PCM:
 - Artículo 32
 - Artículo 33
4. Contrato de Concesión:
 - Numeral 1.1
 - Numeral 13.1.3
 - Numeral 13.3
 - Numeral 13.4
 - Numeral 15.1.4
 - Numeral 15.5
 - Numeral 15.6
 - Numeral 15.7
 - Numeral 21.1
 - Numeral 21.3
 - Numeral 24.7
 - Numeral 26.2

IV. Análisis de las modificaciones solicitadas y declaradas como procedentes:

Introducción:

De acuerdo con el artículo 33 del D.S. 059-96-PCM el análisis de las modificaciones propuestas, deberá encuadrarse dentro de las siguientes consideraciones:

- a) El respeto a la naturaleza de la concesión: la misma que se define como la cesión por parte del Estado peruano al concesionario - por un lapso de tiempo determinado o determinable - del derecho a explotar una determinada infraestructura, de su propiedad, para la prestación de un servicio público.

- b) Las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas (retribución, tasa de regulación, estándares técnicos y de calidad, plan de inversión, etc): estas reflejan un esquema de asignación de riesgos y obligaciones a cada una de las partes. Esta asignación es fundamentalmente asimétrica en el contrato de concesión, por cuanto la motivación que tiene el estado para contratar bajo esta modalidad, es precisamente transferir una serie de riesgos que no puede o no quiere asumir hacia el inversor privado. Como contrapartida a la asunción de tales riesgos, el inversor recibe unos réditos por la explotación de los activos del estado, réditos que le permiten recuperar su inversión y la obtención de unos beneficios razonables.
- c) El equilibrio financiero para ambas partes: tal equilibrio apunta a garantizar que los beneficios obtenidos por el agente privado en la explotación de los activos públicos, guarden proporción con los compromisos monetarios asumidos con el Estado para acceder a la concesión.

Asimismo, el numeral 24.7 del contrato de concesión establece que:

“Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato deberá ser presentada a OSITRAN, con copia al Concedente, con el debido sustento técnico. El Concedente resolverá la solicitud, contando con la opinión técnica de OSITRAN. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmada por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

De conformidad con el artículo 33° del Reglamento del TUO, el Concedente podrá modificar el presente Contrato cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el Concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

En consideración a lo dispuesto en el párrafo precedente, las Partes expresamente convienen que el Concedente podrá modificar el presente Contrato, previo acuerdo con el Concesionario, siempre que ello sea necesario y esté debidamente sustentado, para:

- i) que el Concesionario pueda obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido; o*
- ii) esté relacionado con la naturaleza de la garantía que se otorga al acreedor permitido dentro de lo previsto en la cláusula 21.1; o*
- iii) para adecuar el Contrato a cambios tecnológicos o nuevas circunstancias que se produzcan durante la Vigencia de la Concesión o sus prórogas y que las Partes no puedan razonablemente conocer o prever en la Fecha de Cierre”.*

En concordancia con estas disposiciones, la División Técnica de Infraestructura de Terminales ha adoptado como criterio para la evaluación técnica de las modificaciones propuestas lo siguiente:

- la existencia de argumentos de interés público, entendido este como situaciones en las que se produce un mejoramiento de la concesión, debido al reemplazo de algunas condiciones, obligaciones o riesgos por otros más eficientes.
- la ocurrencia de cambios en el entorno que alteren de manera significativa las condiciones económicas que enfrenta alguna de las partes.
- En adición a estos criterios fundamentales, la División considerará también para evaluación aquellas propuestas de modificación que, aun cuando no signifiquen un mejoramiento de la concesión ni acrediten la ocurrencia de modificaciones sustanciales en el entorno (porque signifiquen un trasvase de riesgos del concesionario hacia el concedente, por ejemplo), estén acompañadas de las propuestas de compensación que correspondan.

Vistas éstas consideraciones, se procederá a revisar cada una de las modificaciones propuestas y declaradas procedentes o parcialmente procedentes por el Acuerdo de Consejo Directivo 177-65-01-CD-OSITRAN del 13 de junio del 2001.

A) Modificaciones declaradas procedentes en su totalidad

1. Numeral 1.1

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"1.1 Acreedores Permitidos significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o entidad de crédito a la exportación de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique y adicionalmente las que la sustituyan, en el extremo en que se incorporen nuevas instituciones; (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV, (v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente, (vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados y subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos, (vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario, (viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública."</p>	<p>"1.1. Acreedores Permitidos" significará, (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado Peruano sea miembro, (ii) cualquier institución o entidad de crédito o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado Peruano mantenga relaciones diplomáticas, (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado Peruano y designada como banco extranjero de primera categoría en la Circular No. 002-2000-EF/90 emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique, (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el Concedente, o nacional que tenga una clasificación de riesgo no menor a "A" evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores – CONASEV, (v) las Administradoras de Fondos de Pensiones nacionales, (vi) los inversionistas institucionales, fondos de inversión y fondos en general que podrán ser nacionales o extranjeros, con previa aprobación del Concedente para cada caso; y (vii) los accionistas, socios del Concesionario o Filiales de cualquiera de éstos en relación con créditos por ellos otorgados y subordinados en el pago, al pago de los créditos de los demás Acreedores Permitidos".</p>

Argumentación de LAP:

"La modificación propuesta consiste en eliminar la frase "*a la exportación*" así como agregar la frase "*o agencia gubernamental*", contenida en el inciso (ii). Es necesario ampliar el inciso (ii) a fin de permitir la participación de otros Acreedores Permitidos calificados, que no se encuentran expresamente identificados en el numeral en cuestión. La Overseas Private Investment Corporation (OPIC) sería uno de esos Acreedores Permitidos calificados".

Análisis de la DTIT:

Un primer punto que merece ser señalado es que las modificaciones destacadas y consideradas en la argumentación del concesionario no son todas las modificaciones introducidas en la cláusula 1.1. En

efecto, adicionalmente a eliminar la frase “a la exportación” y agregar la frase “o cualquier agencia gubernamental”, se ha modificado la enumeración de los tipos de acreedores permitidos de la siguiente forma:

Texto vigente	Texto Propuesto
<p>(v) cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente</p> <p>(vi) los accionistas o socios del Concesionario en relación con los créditos por ellos otorgados y subordinados en el pago respecto de los créditos de los demás Acreedores Permitidos</p> <p>(vii) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario,</p> <p>(viii) cualquier persona natural o jurídica que adquiera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario emitido por el Concesionario mediante oferta pública."</p>	<p>(v) las Administradoras de Fondos de Pensiones nacionales,</p> <p>(vi) los inversionistas institucionales, fondos de inversión y fondos en general que podrán ser nacionales o extranjeros, con previa aprobación del Concedente para cada caso; y</p> <p>(vii) los accionistas, socios del Concesionario o Filiales de cualquiera de éstos en relación con créditos por ellos otorgados y subordinados en el pago, al pago de los créditos de los demás Acreedores Permitidos".</p>

Como puede apreciarse, la redacción introducida implica modificaciones de fondo en las definiciones de los tipos de Acreedores Permitidos. Sin embargo, dado que no han sido destacadas ni argumentadas, no se tiene la certeza de que se solicita la inclusión de dichos cambios o se trata de un error. En tal sentido, el presente análisis sólo se pronunciará sobre las modificaciones que han sido destacadas o para las cuales se ha presentado una argumentación.

Con relación a las modificaciones para las que el concesionario ha presentado una argumentación, debe señalarse en primer lugar que la modificación propuesta, lejos de reducir los riesgos para la concesión los incrementa. En efecto, al plantear que se admita como acreedor permitido a “cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el estado peruano mantenga relaciones diplomáticas”, se estaría introduciendo un riesgo adicional para el concedente, toda vez que añadiría a la evaluación de los potenciales acreedores permitidos consideraciones de riesgo país, que estaban ausentes en la redacción inicial. En tal sentido, no se considera apropiada la redacción propuesta.

Asimismo, con relación al argumento por el cual la modificación propuesta permitiría ampliar el conjunto de entidades que califiquen para ser considerados acreedores permitidos, debe tenerse en

cuenta la respuesta a la consulta 4)¹ absuelta mediante la circular 005-99-CEA, la cual precisa que el numeral iv) del numeral 1.1 de la cláusula 1 del contrato de concesión se refiere a "cualquier otra institución financiera" en el sentido genérico, y por lo tanto incluye fondos de pensiones, fondos de inversión, compañías de seguros y similares, con la única condición de que sea aprobada por el concedente y tenga una clasificación de riesgo no menor a "A". Esta clasificación deberá ser evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la CONASEV. En tal sentido, la aclaración formulada hace innecesario modificar la cláusula materia de análisis en el sentido propuesto.

En adición, es de destacar que el análisis previo guarda armonía con el numeral 2.6.3 del contrato de concesión, el cual establece como prerrogativa del concedente designar a los acreedores permitidos con el propósito de controlar el origen de los recursos y la viabilidad económica del aeropuerto.

Finalmente, es de señalar que en el plan de negocios de la propuesta técnica del concesionario, elaborada en base al contrato firmado, se dice explícitamente que todas las instituciones y organizaciones financieras consultadas como potenciales acreedores del proyecto expresaron su interés en financiar el mismo. En tal sentido, no habiéndose acreditado cambio alguno en las ecuaciones políticas ni económicas de la concesión, tal disposición no debería haber cambiado.

Conclusión:

Sobre la base del análisis realizado, la modificación propuesta no resulta atendible por cuanto no representa un mejoramiento de la concesión ni se acredita que las condiciones económicas vigentes en la fecha de cierre se hayan visto modificadas de manera significativa.

Sin perjuicio de lo anterior, se considera que la modificación propuesta resultaría innecesaria, dado que mediante la circular 005-99-CEA se precisó que el numeral iv) del numeral 1.1 de la cláusula 1 del contrato de concesión se refiere a "cualquier otra institución

¹ "En el numeral iv) se señala "cualquier otra institución financiera, aprobada por OSITRAN". Sin embargo, esta cláusula no ha previsto el caso de inversionistas institucionales, tales como: fondos de pensiones, fondos de inversión, compañías de seguros, entre otros, los cuales no necesariamente son clasificados como instituciones financieras. Estas entidades cuentan con gran cantidad de recursos y están dispuestas a invertir en concesiones, como lo demuestran experiencias en otros países. Adicionalmente, dichas entidades tienen grandes departamentos de investigación financiera que les permiten evaluar adecuadamente cualquier decisión de inversión. Por lo expuesto, solicitamos la inclusión de inversionistas institucionales en la definición de acreedores permitidos."

financiera” en el sentido genérico, y por lo tanto incluye fondos de pensiones, fondos de inversión, compañías de seguros y similares, con la única condición de que sea aprobada por el concedente y tenga una clasificación de riesgo no menor a “A” evaluada por una entidad de reconocido prestigio aceptada por la CONASEV. En tal sentido, si está en el interés del concesionario la consideración de una entidad financiera en particular (por ejemplo, la Overseas Private Investment Corporation) como acreedor permitido, deberá solicitarlo al concedente, acreditando el cumplimiento de la clasificación de riesgo requerida.

2. Numeral 13.4

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"13.4 <u>Ausencia de Responsabilidad</u>. Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por causa de un Evento de Fuerza Mayor por un lapso superior a doce (12) meses y que impida a las aeronaves despegar y aterrizar con sus pasajeros y carga, así como abordar, bajar, cargar y descargar de las aeronaves en forma segura, dará derecho a cualquiera de las Partes a resolver el presente Contrato, declarándose caduca la Concesión mediante notificación por escrito a la otra Parte."</p>	<p>"13.4 <u>Ausencia de Responsabilidad</u>. Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. El retraso en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por causa de un Evento de Fuerza Mayor por un lapso superior a veinticuatro (24) meses y que impida a las aeronaves despegar y aterrizar con sus pasajeros y carga, así como abordar, bajar, cargar y descargar de las aeronaves en forma segura, dará derecho a cualquiera de las Partes a resolver el presente Contrato, declarándose caduca la Concesión mediante notificación por escrito a la otra Parte."</p>

Argumentación de LAP:

“La modificación propuesta busca evitar que el Concesionario ante un Evento de Fuerza Mayor, cuya duración o eliminación de sus efectos pueda durar más de un año (por ejemplo la reconstrucción de la pista después de un fuerte sismo), se perjudique injustamente, cuando a pesar de estar el evento debidamente cubierto por un seguro, la eliminación de sus efectos, impida a las aeronaves despegar y aterrizar en forma segura, por más de un año. En transacciones internacionales, un período de doce meses para ejercer el derecho a resolver el Contrato como consecuencia de un evento de fuerza mayor es demasiado corto. Un período más usual es veinticuatro meses o más. Consideramos que el texto original de

esta Cláusula le traslada al Concesionario el riesgo derivado de un evento fuera de su control”.

Análisis de la DTIT:

Con relación a esta modificación, no se sustenta cómo la misma beneficia a la concesión, así como tampoco se ha sustentado la ocurrencia de cambios o nuevas circunstancias –que las Partes no pudieron razonablemente conocer o prever en la fecha de cierre- que justifiquen tal modificación. En efecto, debe señalarse que está en el espíritu del contrato el garantizar la operatividad del aeropuerto en condiciones de seguridad, operatividad y fluidez, las mismas que no pueden estar en suspenso por un plazo superior a doce meses.

Sobre el particular, la doctrina concesional ha sido unánime al señalar el principio de continuidad del servicio como piedra angular del sistema concesional. Así, se ha mencionado:

“Dentro de este deber general de gestión del servicio público, se encardina uno de los principios básicos del servicio público: el principio de continuidad y regularidad del servicio público.

La actividad de servicio público es de tal importancia –dirá Duguit- que no puede ser interrumpido ni un solo instante, y Gilli señalará a tal respecto: “la ejecución regular y el buen funcionamiento: he aquí un dogma que solamente el buen sentido basta para imponer”

Ello quiere decir que el concesionario debe prestar el servicio de la forma prevista en el contrato y sin interrupciones de ningún tipo (...) El principio de continuidad es sagrado y se constituye como auténtica ley de la concesión²

En tal sentido, no queda claro cómo pudiera beneficiar a la concesión la prolongación de este tope de no operatividad de 12 a 24 meses. Por el contrario, es posible argumentar que una extensión de este tipo podría generar incentivos negativos para la pronta eliminación de los efectos del Evento de Fuerza Mayor.

En adición, es de señalar, que el propio numeral 15.1.5 señala como causal de caducidad de la concesión la destrucción total del aeropuerto o de una parte sustancial del mismo. En ese sentido, el ejemplo planteado por el concesionario está contemplado en dicho numeral, lo que es una muestra de que el espíritu del contrato, es procurar ante la eventualidad de un evento de ese tipo retornarle al concedente todas las prerrogativas que requiera para tomar la mejor

² Domínguez-Berrueta De Juan, Miguel. El Incumplimiento en la Concesión del Servicio Público. Madrid, Ed. Montecorvo, 1981.

decisión bajo criterios de interés público, lo cual no necesariamente implicará la declaración de caducidad de la concesión.

Conclusión:

No resulta atendible la modificación presentada a evaluación porque no logra demostrar un mejoramiento de la concesión ni acredita la ocurrencia de cambios sustanciales en las condiciones económicas de la concesión, además de contradecir el espíritu del contrato de concesión.

3. Numeral 15.1.4

Texto Vigente	Texto propuesto
"15.1.4. Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce meses de acuerdo con la Cláusula 13.4;"	"15.1.4 Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de veinticuatro (24) meses de acuerdo con la Cláusula 13.4;"

Argumentación de LAP:

"La razón de esta modificación es hacer la redacción de este numeral, consistente con el cambio propuesto, respecto al numeral 13.4, por ende, las razones para la modificación propuesta son las mismas que las señaladas respecto al numeral 13.4. "

Análisis de la DTIT:

Se reitera el análisis anterior.

Conclusión:

Se reitera la conclusión precedente.

4. Numeral 15.7

Texto Vigente	Texto propuesto
"15.7 <u>Procedimiento de Ejecución</u> . Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 15.5 y 15.6, se trataría de una cesión de posición contractual forzada y el Concedente:"	"15.7 <u>Procedimiento de Ejecución</u> . Si la Caducidad de la Concesión ocurre por cualquier motivo, excepto los previstos en las Cláusulas 15.5 y 15.6, o cualquier otro no atribuible al Concesionario, se procederá conforme al procedimiento a continuación descrito, y el Concedente: "

Argumentación de LAP:

“La modificación propuesta busca aclarar que los supuestos para proceder con la ejecución son sólo aquellos en los que haya mediado un incumplimiento por parte del Concesionario, de lo contrario se estaría haciendo asumir el riesgo por eventos fuera del control de las partes (los mismos que a su vez cuentan con una cobertura de seguros) al Concesionario, cuando es en realidad el Concedente quien está en mejor situación de afrontarlos. Además, como ya hemos señalado, gran parte de los Eventos de Fuerza Mayor o la destrucción del Aeropuerto son siniestros que de acuerdo al propio Contrato deben ser adecuadamente asegurados por el Concesionario. Por ello, no tiene sentido sancionar al Concesionario, ante la eventualidad, por ejemplo, que la reapertura del Aeropuerto, luego de producido un siniestro cubierto con una póliza de seguro, tome más de veinticuatro (24) meses.

Asimismo, se ha eliminado la referencia a la "cesión de posición contractual forzada" por considerar inexistente esta figura jurídica, además de innecesaria.”.

Análisis de la DTIT:

De la argumentación del concesionario se infiere que éste pretende que, cuando ocurra la caducidad de la concesión por evento de fuerza mayor, destrucción total del aeropuerto, o de una parte sustancial del mismo, o por acuerdo entre las partes, se siga el mismo procedimiento consignado en los numerales 15.5 y 15.6 dado que este es el único procedimiento alternativo al que se consigna en el numeral 15.7.

En tal sentido, la adopción de la modificación propuesta no significaría una mejora para la concesión, dado que representaría el traslado de un riesgo hacia el concedente. En efecto, de aprobarse la modificación, el concedente tendría que asumir:

- el pago de remuneraciones y derechos laborales de los trabajadores del concesionario;
- las sumas de dinero que deban ser entregadas a las entidades que hubieran entregado dinero calificado como endeudamiento garantizado permitido;
- los tributos;
- las multas y penalidades;
- cualquier otro pasivo del concesionario a favor del concedente o terceros; y,

- los gastos en que incurra el concedente para la convocatoria y ejecución de un nuevo concurso público.

Cabe señalar, que los desembolsos enumerados no están cubiertos por las pólizas de seguros establecidas en la cláusula 20 del contrato de concesión.

Adicionalmente, se debe señalar que la modificación planteada no acredita que se hayan presentado nuevas circunstancias que las Partes no hayan podido prever ni conocer en la fecha de cierre, todo lo cual conduce a desestimar el presente planteamiento.

Conclusión:

Se desestima la modificación solicitada por cuanto no se acredita la ocurrencia de eventos que no pudieron ser previstos ni conocidos en la fecha de cierre, además de no representar un mejoramiento de la concesión, sino más bien un trasvase de riesgos que, para ser aprobado, requeriría la presentación por parte del concesionario de una propuesta de compensación adecuada.

5. Numeral 21.1

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"21.1 <u>Garantías Permitidas</u>. Con el propósito de financiar el diseño, construcción, mejora, operación, conservación y mantenimiento del Aeropuerto, el Concesionario, durante la Vigencia de la Concesión, podrá: (a) establecer una garantía fiduciaria en favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido sobre los Bienes de la Concesión; o (b) establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión; o (c) con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión. El Concesionario por el presente acepta y reconoce que tales garantías no le relevarán de sus obligaciones. El Concesionario podrá obtener crédito de acreedores no incluidos dentro de la definición de Acreedores Permitidos, siempre y cuando dicho crédito no se encuentre garantizado de forma alguna con los Bienes de la Concesión y derechos derivados de la Concesión. El Concedente por el presente acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni cualquier Persona que actúe en representación de ellos será responsable del cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario."</p>	<p>"21.1. <u>Garantías Permitidas</u>. Con el propósito de financiar el diseño, construcción, mejora, operación, conservación y mantenimiento del Aeropuerto, el Concesionario, durante la Vigencia de la Concesión, podrá: (a) establecer una garantía fiduciaria en favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido sobre los Bienes de la Concesión; y/o (b) establecer Hipoteca sobre su derecho de concesión; y/o (c) con la previa autorización del Concedente, constituir garantía sobre sus ingresos para garantizar obligaciones derivadas de la propia Concesión y de su explotación; con exclusión de cualquier otra garantía sobre la Concesión o los Bienes de la Concesión (...)"</p>

Argumentación de LAP:

“En transacciones financieras internacionales de esta naturaleza, los acreedores desarrollan un paquete de garantías que comprende una serie de afectaciones o cargas a los ingresos o activos del deudor (en este caso el Concesionario). De hecho, este paquete de garantías comprende gravámenes localizados no sólo en el país sino en el extranjero. Con el objeto de financiar la expansión más eficiente del Aeropuerto, los Acreedores Permitidos, de manera conjunta con el Concesionario y el Concedente, requerirán de mayor flexibilidad para desarrollar un paquete de garantías más efectivo.

En consideración a lo antes señalado, se propone la modificación del presente Numeral, de modo tal que el Concesionario, contando con la previa autorización del Concedente, pueda elegir entre constituir una sola de las modalidades de garantías establecidas o varias de ellas, pudiendo en el segundo supuesto el Acreedor Permitido ejecutar indistintamente cualquiera de las mismas.

En este sentido, la presente modificación pretende otorgar mayor flexibilidad al Concesionario al momento de constituir las garantías en beneficio del Acreedor Permitido, pudiendo acceder a una utilización de los recursos más acorde con las necesidades que tuviere y con el nivel de endeudamiento.”.

Análisis de la DTIT:

En adición a las observaciones formuladas a la solicitud en general (el no señalamiento de argumentos que representen un mejoramiento de la concesión y la no acreditación de nuevas circunstancias que no hayan podido ser conocidas ni previstas por las partes en la fecha de cierre), debe señalarse que el espíritu del contrato es el de fijar un límite al endeudamiento garantizado permitido para que el mismo guarde relación con los ingresos generados como producto del aprovechamiento económico de la concesión, como se infiere de la lectura del numeral 21.3 relacionado con el numeral materia del presente análisis, el cual establece expresamente la prohibición a la constitución simultánea de distintos tipos de garantías

En tal sentido, la adopción de la modificación propuesta podría conducir a un nivel de endeudamiento superior al recomendable y desproporcionado con respecto al ingreso o aprovechamiento económico, lo que desembocaría en un problema de sobre-exposición al riesgo de *default*.

Sin perjuicio de lo anterior, se reconoce que la presente redacción podría ser interpretada en el sentido que no se permitiría la constitución de diferentes garantías para el desarrollo de diferentes mejoras o proyectos, interpretación contraria al espíritu del contrato de concesión, el cual sólo buscaba evitar la sobre-exposición. Por lo tanto, en aras de una mayor clarificación del numeral sin alterar el espíritu del contrato, se propone optar por lo siguiente: i) una interpretación del alcance del numeral materia de análisis por parte del Consejo Directivo, o ii) la aprobación de la siguiente redacción alternativa:

“(...) El Concedente por el presente acepta y reconoce que ni los Acreedores Permitidos ni cualquier Persona que actúe en representación de ellos será responsable del cumplimiento del presente Contrato por parte del Concesionario.

Sin perjuicio de lo señalado en los párrafos precedentes, el concesionario podrá constituir garantías diferentes para créditos diferentes (calificados como Endeudamiento Garantizado Permitido), siempre y cuando el objeto de dichas garantías sea claramente identificable y cuantificable, y sea asignado a un solo crédito en cada caso.”

Conclusión:

No se considera atendible la modificación propuesta, en tanto no se demuestra el mejoramiento de la concesión ni se acredita la ocurrencia de eventos imprevistos significativos, y considerando que tal modificación contradice de forma manifiesta el espíritu del contrato de concesión. Sin embargo, se plantea la opción entre una interpretación del numeral materia de análisis por parte del Consejo Directivo, o una redacción alternativa del citado numeral, con fines de mayor clarificación.

6. Numeral 21.3

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"21.3 <u>Sustitución de Garantías.</u> El Concesionario, con la previa autorización del Concedente podrá, durante la Vigencia de la Concesión, optar por constituir el Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre sus ingresos o sustituirlas entre sí, estableciéndose sin embargo, que el Endeudamiento Garantizado Permitido simultáneamente sólo podrá estar garantizado por el Fideicomiso, o la Hipoteca, o la garantía sobre ingresos del Concesionario, no pudiendo por tanto subsistir concurrentemente más de una de dichas garantías."</p>	<p>"21.3. <u>Sustitución de Garantías.</u> El Concesionario, con la previa autorización del Concedente podrá, durante la Vigencia de la Concesión, sustituir la garantía o garantías que hubiere constituido, por cualquiera de las garantías previstas en la Cláusula 21.1, en los términos establecidos en dicha Cláusula."</p>

Argumentación de LAP:

“De conformidad con el cambio antes propuesto es necesario conciliar la redacción y sentido de ambos Numerales (21.1 y 21.3), por ello se propone permitir la sustitución de las garantías constituidas (usando el plural), bajo cualquiera de las modalidades previstas en el numeral 21.1. “.

Análisis de la DTIT:

Se reitera el análisis precedente.

Conclusión:

No se considera atendible la modificación propuesta, en tanto no se demuestra el mejoramiento de la concesión ni se acredita la ocurrencia de eventos imprevistos significativos, y considerando que tal modificación contradice de forma manifiesta el espíritu del contrato de concesión.

7. Numeral 26.2

Texto Vigente (Se solicita por segunda vez su modificación ³)	Texto propuesto
--	------------------------

³Texto actual, modificado en virtud al Addendum N° 1.

El texto original era el siguiente:

- 1.0. "Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato ni a las disposiciones establecidas en las Normas, que son aquellas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados) y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:
- a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o
 - a) al presente Contrato

los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos y/o gastos anuales del Concesionario se incrementaran en un 15% o más con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales del Concesionario y del incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión y dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y

26.2. Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato) o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas que regulen temas tarifarios o que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

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

los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un 15% o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos y/o gastos anuales del Concesionario se incrementaran en un 15% o más con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales del Concesionario y del incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables.

En tal caso, el Concesionario podrá, cada dos años de Vigencia de la Concesión y dentro de los primeros treinta días siguientes de vencido dicho plazo, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión."

" 26.2. Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato) o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan relación a aspectos económicos financieros vinculados:

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

los Ingresos Brutos anuales del Concesionario se redujeran en un tres **(3%) por ciento** o más con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o alternativamente, los costos y/o gastos anuales del Concesionario se incrementaran en un tres **(3%) por ciento** o más con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de Vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales del Concesionario y del incremento de los costos y/o gastos anuales del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables o Normas.

En tal caso, el Concesionario podrá, **dentro de los primeros treinta (30) días de cada año de Vigencia de la Concesión**, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico existente a la Fecha de Cierre. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas, la Vigencia de la Concesión **y/o reducir el porcentaje aplicado para determinar la Retribución**".

Argumentación de LAP:

"La Cláusula 26 referida al equilibrio económico, contiene un bien establecido concepto de derecho civil que reconoce que más allá de

procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las Tarifas y de la Vigencia de la Concesión.

un contrato de largo plazo, en este caso de treinta (30) años, las normas pueden cambiar de manera tal que se afecte significativamente el equilibrio del contrato, imponiendo una serie de cargas inequitativas en una de las partes del contrato en desmedro de la otra.

Sin embargo, la Cláusula 26.2, que debería servir a dicho propósito, no permite restablecer adecuadamente el equilibrio económico en beneficio de ambas partes. Por ejemplo, un régimen tarifario, que por alguna razón no está funcionando apropiadamente y genera un desequilibrio económico, no podrá ser restablecido a menos que los umbrales del quince (15%) por ciento y los dos (2) años, se den conjuntamente. En tal virtud, es preciso modificar la Cláusula 26.2 por las razones que a continuación se mencionan.

La imposibilidad de poder invocar el restablecimiento del equilibrio económico ante una variación en las tarifas, ordenada por OSITRAN, restringe severa e injustamente la utilidad de la Cláusula 26.2. Una de las razones más probables para solicitar el restablecimiento económico se centra en los cambios del entorno económico financiero como resultado de la variación en las tarifas, debido a una regulación que indirectamente las afecte (por ejemplo, la inclusión de un nuevo servicio dentro de la TUUA). Además, una interpretación amplia de la frase cuya eliminación se solicita, podría llevarnos a hacer inaccesible este remedio al Concesionario, pues toda Norma podría ser considerada como vinculada a un tema tarifario.

Adicionalmente, la excepción en cuestión, contradice abiertamente lo señalado en el numeral 26.5 del Contrato, que expresamente reconoce la posibilidad de solicitar una variación en las Tarifas Máximas, en caso de algún cambio del equilibrio económico. Luego, si como resultado de una variación en la tarifa se puede invocar un ajuste en las Tarifas Máximas, también debiera poderse invocar un ajuste si directa o indirectamente, las tarifas a cobrarse fuesen menores a las consideradas en el Contrato.

La modificación propone además una reducción de los umbrales para solicitar el restablecimiento del equilibrio económico, toda vez que, una reducción de los ingresos aun significativamente menor del quince (15%) por ciento supondría una situación de insolvencia para el Concesionario. Los modelos económicos utilizados para proyectos de infraestructura, no están en capacidad de soportar una reducción de ingresos de esta magnitud. Los Acreedores Permitidos se guían por estándares internacionales y el umbral del quince (15%) por ciento es inusualmente alto, punto que ha sido destacado por uno de los potenciales Acreedores Permitidos.

Adicionalmente, es importante considerar que la explotación del Aeropuerto supone el desarrollo de distintos negocios (por ejemplo: aterrizaje y despegue, duty free, estacionamiento, hotel) y ninguno de éstos (con excepción de la planta de abastecimiento de combustible) por sí sólo, puede generar un quince (15%) por ciento de los ingresos totales, lo que implica que el Concedente podría restringir o eliminar uno de estos negocios, sin que el Concesionario pudiera solicitar el restablecimiento del equilibrio económico, lo que resultaría totalmente arbitrario.

Por otro lado, es importante señalar que aun cuando se reduzcan los umbrales o cuando se solicite el restablecimiento ante una Norma que regule temas tarifarios, el otorgamiento del reestablecimiento económico, será el resultado de un proceso que no es automático y que se iniciará con una solicitud debidamente fundamentada, que será materia de una opinión técnica de OSITRAN y que finalmente estará sujeta a la decisión del Concedente. En otras palabras, siempre podrá el Concedente denegar nuestra solicitud de considerarla infundada, aun cuando se hayan cumplido los supuestos consignados en el numeral en cuestión.

De igual manera restringir la posibilidad de solicitar el restablecimiento del equilibrio económico a un plazo de dos (2) años no hace más que agravar la situación que motiva los presentes cambios. Es inaceptable que el Concesionario deba soportar la alteración del equilibrio económico por dos (2) años antes de solicitar su restablecimiento, teniendo que afrontar durante este período los compromisos financieros asumidos. Además, es importante considerar como un referente legislativo, lo dispuesto por el artículo 1444º del Código Civil, que consagra la nulidad de la renuncia a la acción de excesiva onerosidad, institución que comparte elementos esenciales con la figura del restablecimiento del equilibrio económico.

Para concluir, queremos señalar que en nuestra opinión, el Concesionario y el Concedente, tienen riesgos propios y riesgos compartidos, asumidos en virtud al presente Contrato. Asumimos en este sentido, que el fracaso del Proyecto es un riesgo compartido. Sin perjuicio de ello, se podría pensar que de acuerdo al texto original del numeral 26.2, la disminución de ingresos o incremento de gastos por debajo del umbral del quince (15%) por ciento, es un riesgo exclusivo del Concesionario. En nuestra opinión, ello sería un error, pues claramente un perjuicio por encima de un umbral de tres (3%) por ciento y menor al de quince (15%) por ciento, podría generar para el Concesionario un riesgo de insolvencia, y en ese momento, dejaría de ser un riesgo exclusivo para pasar a ser un riesgo compartido. De hecho, por esta y otras razones, el Concedente podría beneficiarse al aceptar nuestra solicitud y de este

modo aumentar la flexibilidad que los cambios propuestos, en cuanto a las causales y umbrales, le otorgarían. Las siguientes propuestas no implican aceptar de antemano que determinada situación es un riesgo compartido, tan sólo la posibilidad de poder sustentar ello, y por tanto, restablecer el equilibrio del Contrato.”.

Análisis de la DTIT:

Con relación a la modificación propuesta, debe señalarse en primer lugar que no se ha demostrado en qué medida la misma podría significar un mejoramiento de la concesión ni se ha acreditado la existencia de circunstancias nuevas que no pudieron ser conocidas ni previstas por las partes en la fecha de cierre.

Si bien las consideraciones precedentes constituirían argumento suficiente para desvirtuar las solicitudes formuladas, está en el interés de esta División el presentar de manera explícita los alcances del contrato de concesión y los mecanismos de modificación contenidos en él, aun cuando se considera que una responsabilidad básica del concesionario es tener una comprensión adecuada de dicho contrato. En tal sentido, se puede mencionar, en primer lugar, que el régimen tarifario establecido o aprobado por OSITRAN está expresamente excluido de las Leyes Aplicables y de las Normas cuya modificación podría dar lugar a la ruptura del equilibrio económico de la concesión. Por lo tanto, aun cuando su aplicación implique una reducción de los ingresos o un incremento de los costos por encima del 15%, y hubieran transcurrido dos años de vigencia de la concesión, no podría recurrirse a esta figura contractual.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que el espíritu detrás de la exclusión de la regulación tarifaria del ámbito de Leyes Aplicables y Normas, susceptibles de ser causales de ruptura del equilibrio económico, procura fortalecer la capacidad del OSITRAN para realizar los ajustes y aprobaciones de tarifas requeridos sobre una base técnica, apelando al análisis de diversos factores económicos. En tal sentido, introducir la posibilidad de que cualquier disposición sobre el particular pueda resultar inaplicable por conducir a la declaración de ruptura del equilibrio económico implicaría anular en la práctica cualquier regulación tarifaria efectiva.

También es pertinente indicar -con relación al argumento del concesionario por el cual la exclusión analizada contradice lo señalado en el numeral 26.5 del contrato- que el mismo presenta una inconsistencia lógica, en tanto afirma que, dado que existe la posibilidad -a partir del quinto año de vigencia de la concesión- de solicitar una variación en las tarifas máximas en caso de algún cambio en el equilibrio económico, entonces debería considerarse la

modificación del régimen tarifario como una causal de ruptura del equilibrio económico. Al respecto, debe señalarse con toda claridad que no es cierto que como resultado de una variación en las tarifas se pueda invocar un ajuste en las tarifas máximas, ya que lo que señala el numeral 26.5 del contrato es que

“al final del cuarto año de vigencia de la concesión, OSITRAN por iniciativa propia o a solicitud del Concesionario, podrá efectuar una revisión y modificación de las Tarifas Máximas, siempre que dicha revisión y modificación sea necesaria debido a una alteración sustancial e imprevisible del equilibrio económico del presente Contrato, a base de las tarifas y de los otros ingresos cobrados por el Concesionario, los mismos que serán evaluados y calificados por OSITRAN a dicho efecto y comparados con los costos relativos a un sistema eficiente de gestión determinado por OSITRAN.”

Como puede apreciarse, nada indica que la revisión de tarifas máximas contemplada en el numeral precedente deba realizarse ante cambios en el régimen tarifario, lo cual constituiría una evidente contradicción.

En otro orden de cosas, la propuesta de reducción de los umbrales para solicitar el restablecimiento del equilibrio económico no merece mayor análisis, dada la ausencia de un sustento adecuado. Sin embargo, podemos señalar que la propia Propuesta Técnica asume tres escenarios en sus proyecciones de tráfico de pasajeros (variable fundamental para la estimación del flujo de ingresos de la concesión): uno optimista, uno pesimista y un escenario esperado. En efecto, la tabla 11 de la Sección 2.2.1 de la Propuesta Técnica del Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi (folio 0250) consigna un tráfico total de 21 735 075 pasajeros en el escenario esperado; 28 885 921 pasajeros en el escenario optimista, y 15 622 568 pasajeros en el escenario pesimista. Como puede apreciarse, el escenario optimista supera en 37.5% el escenario esperado, mientras que el escenario pesimista supone una reducción del 28% en el flujo de pasajeros. Estas cifras muestran claramente que las proyecciones realizadas por el concesionario para la preparación de su propuesta, contemplan la posibilidad de fluctuaciones dramáticas en las variables fundamentales que determinan los ingresos de la concesión, con lo cual se estima que todos los riesgos significativos asignados en virtud del contrato de concesión han sido debidamente asumidos.

Con relación al argumento por el cual el Concedente podría restringir o eliminar uno de los negocios del aeropuerto sin que se pueda solicitar el restablecimiento del equilibrio económico, lo que resultaría totalmente arbitrario, esta División coincide en la calificación final,

pero señala que precisamente por ese motivo el concesionario puede considerarse adecuadamente protegido por los mecanismos establecidos en el contrato, y por las leyes aplicables en materia de garantías a la inversión privada de que tal eventualidad no ocurrirá. Adicionalmente, el hecho que ninguna de las líneas de negocio del aeropuerto represente más del 15% de los ingresos de la concesión (con excepción de la planta de combustible), es una muestra de la solidez económica de la misma, antes que un indicador de fragilidad, bajo la lógica de la dispersión de riesgos, y constituye un argumento a favor del mantenimiento del umbral establecido en la cláusula 26.2.

Adicionalmente, con relación a la solicitud del concesionario de reducir el plazo para poder solicitar el restablecimiento del equilibrio económico de dos años a uno, debe señalarse que uno de los factores de competencia en la licitación internacional para la entrega en concesión del aeropuerto, fue la capacidad financiera del postor para honrar sus obligaciones y afrontar los riesgos expresamente asignados en el contrato de concesión. En tal sentido, se puede argumentar que un postor que previsiblemente fuera a enfrentar problemas para cumplir con sus compromisos financieros difícilmente hubiera sido calificado en su propuesta técnica. Por lo demás, el señalamiento de que “es inaceptable” que el concesionario deba soportar la alteración del equilibrio económico por dos años antes de solicitar su restablecimiento resulta, por decir lo menos, extemporáneo, puesto que la suscripción del contrato de concesión acredita precisamente la aceptación de todos sus términos y condiciones.

Finalmente, el último argumento del concesionario con relación a este numeral sintetiza lo que parece ser la tónica de la presente solicitud general, la cual aparentemente podría resumirse en el señalamiento de que “lo que es bueno para el concesionario, es bueno para la concesión”. Esta posición es muy discutible, ya que no se puede pretender que la incorporación de modificaciones que reduzcan significativamente los riesgos para el concesionario y los transfieran al concedente puede significar un mejoramiento de la concesión. Solamente se podría considerar que este tipo de modificaciones beneficiarían a la concesión si se presentaran argumentos sólidos de interés público y/o se propusiera mecanismos de compensación que representaran beneficios tangibles para los usuarios, como por ejemplo la reducción de tarifas o la ejecución de mejoras adicionales que sean necesarias.

Conclusión:

Se desestima las modificaciones formuladas con relación al numeral 26.2 del contrato de concesión, debido a que alterarían

significativamente las condiciones económicas fundamentales del contrato de concesión, además de no haber presentado argumentos que demuestren el mejoramiento de la concesión ni haber acreditado la ocurrencia de nuevas circunstancias que no pudieron ser previstas por las partes en la fecha de cierre.

8. Numeral 15.5

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"15.5 <u>Terminación de la Concesión por el Concesionario</u>. En caso que el Concedente (a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21 o (c) habiéndose culminado el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no entregue al Concesionario los inmuebles objeto del mismo, previa notificación hecha por el Concesionario al Concedente con treinta (30) días calendario de anticipación, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, en un plazo no mayor de un (01) año, contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, para lo casos b) y c) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.</p> <p>Para realizar las proyecciones en la obtención del flujo de caja libre esperado, se tomará en cuenta los resultados e información correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de por lo menos cuatro (04) años inmediatamente anteriores a la fecha de Caducidad.</p> <p>El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario."</p>	<p>"15.5 <u>Terminación de la Concesión por el Concesionario</u>. En caso que el Concedente (a) no proporcione al Concesionario el control del Aeropuerto en la Fecha de Cierre de manera tal que afecte el cumplimiento sustancial de la Concesión y del presente Contrato por parte del Concesionario, (b) no respete los términos del Fideicomiso, la Hipoteca o la garantía sobre los ingresos del Concesionario a los que se refiere la Cláusula 21, (c) habiendo transcurrido el plazo de cuatro (4) años a que hace referencia la Cláusula 5.23 del presente Contrato, no entregue al Concesionario la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, o (d) incumpla cualquier obligación sustancial asumida en virtud del presente Contrato, o si CORPAC S.A. o alguna Autoridad Gubernamental relacionada con la operación del Aeropuerto, incumple cualquiera de sus obligaciones, establecidas en las Leyes Aplicables, Normas administrativas o contractualmente asumidas frente al Concesionario, o de cualquier forma impide al Concesionario cumplir con sus obligaciones bajo el presente Contrato que no haya sido subsanada en un periodo de sesenta (60) días, el Concesionario podrá terminar la Concesión y recibir del Concedente, por todo concepto, para los casos b), c) o d) del presente numeral una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.</p> <p>Para realizar las proyecciones en la obtención del flujo de caja libre esperado, se tomará en cuenta los resultados e información correspondiente al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de por lo menos cuatro (4) años inmediatamente anteriores a la fecha de Caducidad.</p> <p>El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente</p>



a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario.”

Argumentación de LAP:

“El cambio propuesto incluye como un supuesto de incumplimiento, el incurrido respecto a cualquier obligación sustancial, asumida por el Concedente, CORPAC S.A. o cualquier otra Autoridad Gubernamental que desarrolle operaciones vinculadas al Aeropuerto, lo que no hace sino recoger el supuesto general establecido por el Código Civil y atribuirle la misma reparación prevista para otros incumplimientos de igual relevancia.

El cambio propuesto al literal c), refleja el derecho del Concesionario a dar por terminada la Concesión, si la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1 del Anexo 11, no son entregados al Concesionario dentro de un plazo de cuatro (4) años desde la Fecha de Cierre. El proceso de expropiación es una obligación del Concedente, así como el entregar la totalidad de los terrenos.

Asimismo, se ha eliminado la referencia al plazo de un (1) año para el pago del monto indemnizatorio, plazo que resulta inequitativo para el Concesionario, considerando que estamos ante una situación de incumplimiento generada por el propio Concedente.”.

Análisis de la DTIT:

Con relación a la modificación del inciso c del numeral 15.5 es necesario señalar que, si bien el numeral 5.23 del contrato establece que es obligación del concedente entregar el área requerida para la ampliación del aeropuerto dentro del plazo máximo de cuatro años, contados a partir de la fecha de cierre, ello no comporta que el incumplimiento de dicha obligación sea causal de la terminación de la concesión por el concesionario. En tal sentido, la redacción del contrato, implica que el riesgo de que el proceso de adquisición de la totalidad de los terrenos descritos en el Apéndice 1) del Anexo 11 se extienda más allá del plazo de cuatro años, es un riesgo asignado al concesionario, y que por lo tanto no puede ser traspasado al concedente sin que medie una compensación apropiada.

Con relación a la inclusión de una nueva causal de terminación de la concesión por el concesionario, es pertinente indicar que el Estado peruano, como responsable de la política aeroportuaria nacional, tiene los suficientes incentivos para procurar garantizar que los servicios aeroportuarios esenciales en el país, se desarrollen con eficiencia, seguridad y fluidez en concordancia con los estándares

recogidos en los acuerdos internacionales vigentes. En tal sentido, no parece necesario establecer una sanción adicional a los mecanismos de control con que cuenta ya el estado peruano en cumplimiento de estos fines.

Adicionalmente, la modificación planteada representa un traslado de riesgos hacia el concedente, que desarregla el equilibrio con el que nació el contrato de concesión, sin que se proponga un mecanismo que lo restablezca.

Por último, consideraciones análogas sobre la asignación original de riesgos que consagró el contrato de concesión conducen a establecer que no existe sustento alguno para eliminar el plazo de un año para el pago del monto indemnizatorio que señala el numeral 15.5 del contrato de concesión.

Conclusión:

En atención a consideraciones precedentes, y por tratarse de modificaciones que implican un trasvase de riesgos hacia el concedente sin compensación alguna, no se consideran atendibles los cambios propuestos y evaluados. No obstante, de presentar el concesionario alguna propuesta satisfactoria de compensación, relacionada con las modificaciones materia del presente análisis, éstas podrían ser nuevamente evaluadas.

B) Modificaciones declaradas procedentes parcialmente

1. Numeral 13.1.3

Texto Vigente	Texto propuesto
"13.1.3. El hallazgo de cualquier ruina arqueológica o histórica que impida de forma sustancial la realización de las Mejoras, o que retrase su ejecución por un plazo superior a seis (6) meses, a pesar de que el Concesionario esté dispuesto a modificar sus planes a efecto de remover el impedimento o reducir dicho plazo."	"13.1.3 Cualquier hallazgo o descubrimiento mencionado en la Cláusula 18.3 , así como el hallazgo de cualquier ruina arqueológica o histórica que impida de forma sustancial la realización de las Mejoras, o que retrase su ejecución por un plazo superior a tres (3) meses ;"

Argumentación de LAP:

“La modificación propuesta buscar lograr que se otorgue el mismo tratamiento a situaciones similares. En este sentido, consideramos que no es razonable que si el Concesionario se ve obligado a suspender las obras por los hechos imprevisibles determinados en la Cláusula 18.3 (descubrir fósiles, restos arqueológicos, reliquias minerales, recursos naturales), no se vea protegido con el tratamiento dispuesto en la Cláusula 13.1 para los Eventos de Fuerza Mayor, calificando plenamente los supuestos descritos en la Cláusula 18.3 como eventos de esta índole.

Asimismo, se propone reducir el plazo para poder invocar la causal de Fuerza Mayor a tres (3) meses, considerando que en el plazo original de medio año el Concesionario puede verse afectado financieramente de manera irreparable.”.

Análisis de la DTIT:

En adición a las observaciones formuladas a la solicitud en general (el no señalamiento de argumentos que representen un mejoramiento de la concesión y la no acreditación de nuevas circunstancias que no hayan podido ser conocidas ni previstas por las partes en la fecha de cierre), debe señalarse que la declaración del evento de fuerza mayor, tiene efectos directos sobre el concedente de acuerdo con lo establecido en el numeral 13.3 del contrato de concesión. Dicho numeral señala que ante la ocurrencia de los eventos de fuerza mayor, que continúen por un período mayor a 06 meses, el concedente optará por permitir un incremento transitorio de las tarifas máximas – actuando a través de OSITRAN – y/o permitir una prórroga de la vigencia de la concesión. En tal sentido, una modificación como la propuesta, debería incluir, para ser aprobada, una compensación adecuada, por tratarse de una transferencia de riesgos hacia el concedente.

Conclusión:

No es atendible la solicitud por cuanto no se demuestra en qué medida la modificación obraría en beneficio de la concesión, ni se acredita la ocurrencia de circunstancias que no pudieron ser previstas en la fecha de cierre. Para poder ser aprobada, esta modificación requeriría de la presentación, por parte del concesionario, de una propuesta de compensación satisfactoria, en tanto está asociada con un traspaso de riesgo hacia el concedente.

2. Numeral 13.3

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"13.3 <u>Apoyo del Concedente</u>. Cuando ocurra cualquiera de los Eventos de Fuerza Mayor estipulados en la Cláusula 13.1 y continúe por un período mayor de seis (6) meses, en condiciones tales que los ingresos por concepto de seguros o cualquier otra indemnización de la Autoridad Gubernamental no estén disponibles para el Concesionario, el Concedente optará por:</p> <p>13.3.1 Actuando a través de OSITRAN, permitir un incremento transitorio de las Tarifas Máximas; y/o</p> <p>13.3.2 Permitir una prórroga apropiada de la Vigencia de la Concesión."</p>	<p>"13.3 <u>Apoyo del Concedente</u>. Cuando ocurra cualquiera de los Eventos de Fuerza Mayor estipulados en la Cláusula 13.1 y se prevea que sus efectos continuarán por un período mayor de tres (3) meses, en condiciones tales que los ingresos por concepto de seguros o cualquier otra indemnización de la Autoridad Gubernamental no estén disponibles para el Concesionario, el Concedente de manera expeditiva optará por:</p> <p>13.3.1 Actuando a través de OSITRAN, permitir un incremento transitorio de las Tarifas Máximas; y/o</p> <p>Permitir una prórroga apropiada de la Vigencia de la Concesión; y/o</p> <p>13.3.3. Permitir cualquier otra medida que el Concedente considere conveniente."</p>

Argumentación de LAP:

La suspensión de las actividades del Aeropuerto sin un adecuado apoyo del Concedente, puede suponer la imposibilidad de cumplir con los términos del contrato de crédito. Por ello, esperar tres meses antes de tomar cualquier acción, puede ser perjudicial para el Proyecto. La propuesta sugerida no limita la discrecionalidad del Concedente, pero permite en supuestos considerados como Eventos de Fuerza Mayor que se prevé van a durar más de tres meses por sus características (plazo cuya reducción se ha propuesto para hacerlo consistente con la modificación propuesta para el numeral 13.1.3), tomar una acción, sin tener que esperar el referido plazo.

En el mismo sentido, la propuesta contenida en el numeral 13.3.3 no hace sino flexibilizar las medidas que el Concedente podrá adoptar, para asegurar la continuidad del Proyecto, dentro de las cuales se puede incluir como referencia la reducción del Porcentaje aplicable para determinar la Retribución, tratando así de evitar efectos

perjudiciales para los Usuarios, u otras, que a criterio siempre del Concedente, sean necesarias para contrarrestar los efectos de un Evento de Fuerza Mayor.

Análisis de la DTIT:

En primer lugar, el análisis de la presente modificación incorpora los argumentos formulados en el análisis de la modificación precedente, en tanto ambas modificaciones están relacionadas entre sí.

En tal sentido, debe señalarse que la modificación de la duración del evento de fuerza mayor activaría tempranamente el apoyo del concedente, lo que significa una transferencia de riesgo hacia éste, y en tal sentido debiera ser compensada adecuadamente.

Con relación al momento en el que se hará efectivo el apoyo del concedente, debe precisarse que el mismo se efectúa ante eventos ciertos (duración del evento de fuerza mayor por más de 06 meses) y no ante conjeturas respecto a la duración del evento de fuerza mayor, ya que sólo de ésta manera se puede cuantificar adecuadamente el apoyo requerido.

Asimismo, con referencia a la inclusión de otras medidas de apoyo por parte del concedente, debe señalarse que la redacción propuesta es demasiado general. No obstante, se consideraría atendible una solicitud de modificación que incluyera entre las medidas de apoyo, una reducción transitoria de la tasa de retribución, bajo consideraciones de interés público, destinadas a evitar transferir a los usuarios, el costo de las medidas orientadas a atenuar los efectos del evento de fuerza mayor.

Finalmente, con relación a la modificación propuesta que señala que el apoyo del concedente se brindará de manera expeditiva, no se considera necesaria, en tanto no está asociada con la adopción de un procedimiento especial (más expeditivo) para brindar el apoyo requerido.

Conclusión:

No se considera atendible las modificaciones solicitadas por las siguientes razones:

- a) Modificación de la duración del evento de fuerza mayor, dado que ello implicaría una transferencia de riesgos hacia el concesionario que, para ser aprobada, requeriría de la presentación, por parte del concesionario, de una propuesta de compensación satisfactoria;

- b) Modificación del momento en que se hace efectivo el apoyo del concedente, dado que este sólo puede activarse sobre bases ciertas para una adecuada cuantificación del apoyo requerido;
- c) Modificación para explicitar que el apoyo del concedente se otorgará de manera expeditiva, porque no se incluye ningún procedimiento que garantice una mayor celeridad.
- d) La inclusión de cualquier otra medida que el concedente considere conveniente, porque otorga demasiada generalidad a este apoyo.

Sin embargo, sería atendible una modificación que se requiriese incluyendo entre las medidas de apoyo la reducción transitoria del porcentaje de retribución.

3. Numeral 15.6

Texto Vigente	Texto propuesto
<p>"15.6. <u>Resolución Opcional Por Parte del Concedente</u>. En cualquier momento y a su discreción, el Concedente podrá resolver la Concesión y recuperar el control del Aeropuerto mediante notificación previa y por escrito al Concesionario con por lo menos seis (6) meses de anticipación.</p> <p>En el supuesto indicado en el párrafo anterior, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de un (01) año contado a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y, por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.</p> <p>La metodología para obtener dichos flujos de caja libre se realizará considerando los mismos términos y condiciones descritos en la Cláusula 15.5.</p> <p>El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario."</p>	<p>"15.6. <u>Resolución Opcional Por Parte del Concedente</u>. En cualquier momento y a su discreción, el Concedente, bajo criterios de orden público podrá resolver la Concesión y recuperar el control del Aeropuerto mediante notificación previa y por escrito al Concesionario con por lo menos seis (6) meses de anticipación.</p> <p>En el supuesto indicado en el párrafo anterior, así como en el indicado en la Cláusula 13.4, el Concedente deberá pagar al Concesionario, en un plazo no mayor de treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que se concrete la resolución del Contrato y por todo concepto, una cantidad igual al Valor Presente del Flujo de Caja Libre definido en el inciso 1.61 del presente Contrato más el Valor Contable de las Mejoras iniciadas y no culminadas a la fecha de notificación por el Concedente al Concesionario, descontando el monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las obligaciones por beneficios laborales de los trabajadores del Concesionario conforme a las Leyes Aplicables, en adelante Obligaciones Laborales.</p> <p>La metodología para obtener dichos flujos de caja libre se realizará considerando los mismos términos y condiciones descritos en la Cláusula 15.5.</p> <p>El monto del Endeudamiento Garantizado Permitido pendiente de pago y las Obligaciones Laborales será desembolsado por el Concedente directamente a los Acreedores Permitidos y a los trabajadores del Concesionario."</p>

Argumentación de LAP:

“El interés público es un principio que debe regir la actuación del Estado en todas sus actividades. Por tanto, con la finalidad de resguardar el interés público buscado con la celebración del Contrato de Concesión, si bien el Estado cuenta con una potestad de resolución unilateral de los contratos administrativos que celebra (tales como la Concesión), debe quedar claro que el ejercicio de dicha facultad no se entiende librado a su absoluta discrecionalidad, sino que se sustenta asimismo en razones de interés público.

Se propone la presente modificación con la finalidad de dar a conocer la existencia de un sustento para la facultad de resolución unilateral del Estado, evitando interpretaciones que permitan su ejercicio arbitrario, sin desconocer la potestad del Concedente de resolver el presente Contrato.

Asimismo, se ha incluido como un supuesto que justifica la indemnización prevista en el presente numeral, a la resolución derivada de un Evento de Fuerza Mayor que dure más de veinticuatro (24) meses (considerando la extensión de doce (12) meses sugerida). Este supuesto, si bien creemos será de remota aplicación de otorgarse la extensión del plazo previsto en el numeral 13.4 (pues técnicamente la desaparición de los efectos de un Evento de Fuerza Mayor pueden tardar más de doce (12) meses, pero no debieran tardar más de veinticuatro (24) meses) debe de todas maneras ser considerado, pues el Concesionario debe tener algún tipo de reparación económica por un riesgo que escapa a su control.

Por último hemos reducido el plazo para el pago de la indemnización de un (1) año a treinta (30) días, pues no es razonable que si el Concedente decide resolver el Contrato unilateralmente, el Concesionario se vea adicionalmente perjudicado financieramente por un año. Será responsabilidad del Concedente hacer las coordinaciones necesarias, antes del ejercicio de su derecho, para poder asumir la indemnización a favor del Concesionario, dentro del plazo sugerido”.

Análisis de la DTIT:

Desde una perspectiva teleológica, el interés público (y no el orden público) se constituye en la premisa esencial que rige la actuación del Estado en todas sus actividades, esté o no sancionada en un contrato. En tal sentido, la inclusión propuesta al primer párrafo del numeral 15.6, deviene innecesaria y no constituye razón suficiente ni justifica recurrir a una modificación del contrato, mecanismo éste previsto para los casos de ruptura de las ecuaciones política y económica de la concesión.

Con relación a la modificación propuesta consistente en incluir la resolución del contrato derivada de un evento de fuerza mayor que dure más del plazo preestablecido como supuesto que justifica la indemnización, prevista en el numeral 15.6, debe anotarse que la misma significa un traslado de riesgos hacia el concedente para la cual no se ha presentado y sustentado compensación alguna. Un análisis similar es susceptible de realizarse para la modificación del plazo en el cual el concedente deberá pagar la indemnización prevista de un año a treinta (30) días.

Conclusión:

No se consideran atendibles las modificaciones propuestas, en tanto no demuestran que significarían un mejoramiento de la concesión ni acreditan la ocurrencia de circunstancias no previstas en la fecha de cierre. No obstante, sin perjuicio del análisis expuesto, de presentar el concesionario alguna propuesta satisfactoria de compensación, relacionada con las modificaciones materia del presente análisis, éstas podrían ser nuevamente evaluadas.

V. Conclusión Final

El conjunto de modificaciones planteadas por el concesionario, ha adolecido en la generalidad de los casos de las siguientes deficiencias:

- omisión a la presentación de argumentos técnicos que acrediten que las modificaciones planteadas contribuirán a un beneficio de la concesión en su conjunto; y,
- no acreditación de la ocurrencia de nuevas circunstancias que no pudieron ser previstas por las partes en la fecha de cierre.

Estos dos componentes constituyen los elementos fundamentales a considerar en la evaluación de las modificaciones al contrato de concesión, y al no presentarse ninguno de ellos, se podría considerar, que no existe fundamento para un análisis posterior. Sin embargo, en la presente evaluación la División Técnica de Infraestructura de Terminales ha optado por expresar los demás elementos de fondo en torno a cada una de las modificaciones propuestas.

Como resultado del análisis referido en el párrafo precedente ha detectado que la gran mayoría de modificaciones propuestas representa en la práctica un trasvase de riesgos hacia el concedente, sin que medie compensación alguna. Al respecto, esta División considera que el alcance del presente

informe técnico debe llegar sólo hasta el señalamiento de los riesgos que se propone trasladar al concedente sin entrar a su cuantificación. Esto obedece a las siguientes consideraciones:

- La labor de supervisión de OSITRAN no debe representar una intromisión en la gestión del concesionario. Por lo tanto, ante la necesidad de ofrecer una compensación para validar una modificación contractual, corresponde a este último, apelando a su conocimiento del contrato y del negocio de la concesión, proponer las alternativas de compensación que le resulten más convenientes y que a su juicio recompongán el equilibrio de la concesión.
- El desarrollo de acciones orientadas a cuantificar el trasvase de riesgos establecido y proponer alternativas de compensación por parte del OSITRAN a través de sus Divisiones Técnicas significaría una muy mala señal para los concesionarios, y muy probablemente se traduciría en un incentivo para que, ante la eventualidad de futuras solicitudes de modificación, los concesionarios no sean diligentes o rigurosos en la preparación de la sustentación requerida. Al mismo tiempo, el desarrollo de esta actividad distraería los recursos de los órganos supervisores, los cuales deberían ser asignados preferentemente al desarrollo de acciones de supervisión preventivas y eficaces.
- Por último, es necesario llamar la atención en torno a las deficiencias formales y de fondo en la sustentación de la solicitud de modificaciones materia del presente informe por parte del concesionario. En tal sentido, se recomienda transmitir al concesionario los criterios aquí expuestos, con la finalidad de que los incorpore en sus solicitudes.

Sin perjuicio de las consideraciones precedentes, y con la finalidad de contribuir a posteriores análisis y ofrecer elementos al concesionario para la sustentación de eventuales modificaciones en el futuro, a continuación se presenta una síntesis de aquellas modificaciones que no fueron consideradas atendibles por no estar acompañadas de sus respectivas propuestas de compensación:

Numeral	Modificación propuesta
15.7	Inclusión de nueva exclusión al procedimiento de ejecución previsto en la cláusula
13.1.3	Inclusión de nueva causal para declarar la Fuerza Mayor. Reducción del plazo de ocurrencia para la declaración de la Fuerza Mayor.

	Activación temprana del apoyo del concedente estipulado en el numeral 13.3.
13.3	Ídem al anterior.
15.5	Inclusión de nuevas causales para la terminación de la concesión por el concesionario.
15.6	Inclusión de nueva causal para el pago de indemnización del concedente. Reducción del plazo de pago para el concedente.

Frente a este conjunto de modificaciones solicitadas, corresponde al concesionario –en caso de estimarlo ajustado a sus intereses- la presentación de propuestas de compensación como parte de un nuevo proceso, las cuales serían evaluadas por el OSITRAN como parte de su opinión técnica. Las modalidades de compensación podrán incluir, sin limitación, las siguientes:

- Adelanto del periodo de revisión tarifaria.
- Adjudicación de la ejecución de las mejoras en el Aeropuerto vía subasta al mejor postor.
- Incremento o adelanto de inversiones que sean requeridas.
- Asunción de determinados pasivos ambientales que sean de cargo del Concedente, a la luz de los resultados de la auditoría y el estudio de impacto ambiental estipulado en el numeral 18.1 del contrato de concesión.
- Otras equivalentes.

Atentamente,

CARLOS ASMAT DYER
Jefe DE la División Técnica de
Infraestructura de Terminales