

INFORME CONJUNTO N° 00019-2022-IC-OSITRAN
(GAJ-GSF)

Para : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

CC. : **MARÍA CRISTINA ESCALANTE MELCHORS**
Secretaria de Consejo Directivo (e)

Asunto : Evaluación del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencias : a) Sesión Extraordinaria de Consejo Directivo N° 760-2022-CD-OSITRAN (de fecha 07.03.2022)
b) Oficio N° 0760-2022-MTC/19 (recibido el 08.02.2022)
c) Informe N° 281-2022-MTC/19.02 (de fecha 02.02.2022)

Fecha : 8 de marzo de 2022

Firmado por:
TORRES SANCHEZ
Maria Tussy FIR
15586616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
20:49:45 -0500

Firmado por:
MELGAREJO
SANCHEZ Avila
Monica FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
21:07:55 -0500

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
21:25:08 -0500

I. OBJETO:

1. Evaluar la viabilidad de iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez¹, como consecuencia del análisis realizado en el Informe N° 281-2022-MTC/19.02, elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remitido a través del documento de la referencia a).

II. ANTECEDENTES:

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, Concesionario o LAP), suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Con fechas 6 de abril de 2001, 25 de julio de 2001, 30 de setiembre de 2002, 30 de junio de 2003, 25 de julio de 2011 y 8 de marzo de 2013, el Concedente y el Concesionario suscribieron, respectivamente, las Adendas N° 1, N° 2, N° 3, N° 4, N° 5 y N° 6 al Contrato de Concesión.
4. Con fecha 25 de julio de 2017, las Partes suscribieron la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, con la que se modificó, entre otras disposiciones contractuales, el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, y los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
5. Con fecha 11 de mayo de 2021, mediante Carta C-LAP-ADP-MTC-2021-0467, LAP adjuntó su propuesta de actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario (en

Visado por: RODRIGUEZ MARTINEZ
Antonio Michael FIR 09461356 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:42:32 -0500

Visado por: SILVA CAMARGO
William Alberto FIR 08537594 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:38:32 -0500

Visado por: MEDINA RUBIANES
Edgardo Rajman FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:08:54 -0500

Visado por: ESTRADA FLORES Nohelia
Estefana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:04:36 -0500

¹ El presente informe se emite en cumplimiento de la competencia y funciones asignadas al Ositrán, de conformidad con el marco normativo vigente.

Visado por: OCHOA OCHOA Oscar
Isaac FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:57:13 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:55:03 -0500

adelante, PDA) con la finalidad de que la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC) del MTC revise y apruebe dicho documento².

6. Con fecha 18 de mayo de 2021, mediante Oficio N° 227-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC puso en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) del Ositrán la documentación presentada por el Concesionario, a fin de que el Organismo Regulador revise y emita opinión acerca de la actualización del PDA correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).
7. Con fecha 07 de junio de 2021, mediante Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN³, el cual adjuntó el Informe N° 00769-JCA-GSF-OSITRAN, la GSF atendió la solicitud de la DGAC del MTC precisando que su opinión resultaba no vinculante.
8. Con fecha 05 de julio de 2021, mediante Oficio N° 3222-2021-MTC/19, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) del MTC manifestó su preocupación con relación a la opinión no vinculante emitida por la GSF, trasladada través del Oficio N° 05630-2021-GSF-OSITRAN.
9. Con fecha 23 de agosto de 2021, mediante Oficio N° 0209-2021-PD-OSITRAN, el Ositrán, a través de la Presidencia de Consejo Directivo, dio respuesta al Oficio N° 3222-2021-MTC/19, señalando que el Contrato de Concesión no establece que el Ositrán deba opinar respecto de las modificaciones del PDA, pues dicha aprobación se encuentra a cargo de la DGAC del MTC.
9. Con fecha 29 de setiembre de 2021, mediante Oficio N° 0280-2021-MTC/12 e Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC notificó al Concesionario su decisión de declarar no procedente la propuesta de actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh.
10. Con fecha 07 de octubre de 2021, mediante Oficio N° 0567-2021-MTC/12.08 e Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC comunicó al Ositrán la no procedencia de la solicitud de actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh.
11. Con fecha 03 de diciembre de 2021, mediante Oficio N° 0369-2021-MTC/12, la DGAC del MTC notificó al Concesionario la Resolución Directoral N° 0637-2021-MTC/12 que resuelve declarar improcedente el recurso de reconsideración interpuesto.
12. Con fecha 03 de diciembre de 2021, mediante Oficio N° 00740-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC puso en conocimiento del Ositrán la Resolución Directoral N° 0637-2021-MTC/12 a través de la cual se pronunció sobre el recurso de reconsideración presentado por LAP contra el Informe N° 0468-2021-MTC/12.08 que sustenta el pronunciamiento emitido por el referido órgano sobre la actualización del “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
13. El 8 de febrero de 2022, el Ositrán recibió el Oficio N° 0760-2022-MTC/19, mediante el cual, el director general de la DGPPT del MTC presentó la *“solicitud de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”*. Para tal efecto, remitió adjunto el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, elaborado por la

² Cabe indicar que, conforme ha precisado la propia DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, los Planes Maestros versión en el 2002, 2005, y el PDA del 2018 (vigente) fueron aprobados considerando las características propuestas por el Concesionario en el Plan Maestro Conceptual (Propuesta Técnica) comprendido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, a través del cual se propuso un Edificio de Terminal de Pasajeros que concentraría las operaciones en un solo terminal.

³ En concordancia con lo establecido por los artículos 87 y 182 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Dirección de Inversión Privada en Transportes, sobre la base del Informe N° 025-2022-MTC/12.08, elaborado por la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico de la DGAC del MTC.

14. Con fecha 18 de febrero de 2022, las Gerencias de Asesoría Jurídica (GAJ) y la GSF emitieron el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN a través del cual opinaron respecto de la evaluación del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
15. Con fecha 23 de febrero de 2022, la Presidencia Ejecutiva mediante Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN comunica a la Gerencia General que es necesario solicitar a la GAJ y la GSF la ampliación de los fundamentos que motivaron la opinión contenida en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN, formulando adicionalmente consultas.
16. Con fecha 23 de febrero de 2022, la Gerencia General mediante Memorando Circular N° 00030-2022-GG-OSITRAN, traslada a la GAJ y la GSF el Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN para su atención, indicando que ello deberá realizarse hasta el 28 de febrero de 2022.
17. Con fecha 23 de febrero de 2022, la Gerencia de Control de Megaproyectos de la Contraloría General de la República (CGR) a través del Oficio N° 000077-2022-CG/GCMEGA solicita al Ositrán entre otros aspectos, se le informe sobre la existencia de un procedimiento de interpretación contractual en trámite y su estado, de corresponder, vinculado con la modificación del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh.
18. Con fecha 28 de febrero de 2022, la GAJ y GSF elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN a través del cual, en el marco del requerimiento efectuado mediante Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN, nuevamente, emitieron opinión respecto de la evaluación del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
19. Con Oficio N° 0063-2022-PD-OSITRAN de fecha 01 de marzo de 2022, el Ositrán procedió con atender el requerimiento de información realizado por la CGR a través del Oficio N° 000077-2022-CG/GCMEGA.
20. Con fecha 02 de marzo de 2022, mediante Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva solicitó, nuevamente, que la GAJ y la GSF procedan con absolver determinadas consultas relacionadas con la opinión emitida mediante Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN.
21. Con fecha 02 de marzo de 2022, la GAJ y la GSF elevaron a la Gerencia General⁴ el Memorando Conjunto N° 013-2022-MC-OSITRAN, a fin de absolver las consultas formuladas por la Presidencia Ejecutiva a través del Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN.
22. Con fecha 02 de marzo de 2022, el Ositrán recibió en copia la Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2022-0408, mediante la cual LAP se pronuncia sobre la información que viene circulando en distintos medios de comunicación sobre las inversiones en la Concesión del AIJCh.

⁴ Atendiendo a lo señalado en el Procedimiento M6.01.PR denominado "Procedimiento de interpretación de cláusulas del contrato de concesión" que señala que las Gerencias deben presentar su opinión a través de un Informe Conjunto a la Gerencia General, a fin de que sea puesto en conocimiento del Consejo Directivo del Ositrán, para los fines correspondientes.

23. Con fecha 04 de marzo de 2022, mediante correo electrónico la Presidencia Ejecutiva solicitó a la GAJ y la GSF la ampliación de las respuestas a las consultas formuladas con Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN.
24. Con fecha 04 de marzo de 2022, la GAJ y la GSF remitieron un correo electrónico absolviendo las consultas formuladas por la Presidencia Ejecutiva. Cabe indicar que, en la misma fecha, estas Gerencias remitieron a la Gerencia General el Memorando Conjunto N° 014-2022-MC-OSITRAN, formalizando la absolución de las consultas formuladas por la Presidencia Ejecutiva a través del correo electrónico antes indicado.
25. Con fecha 07 de marzo de 2022, el Ositrán recibió el Oficio N° 1482-2022-MTC/19, mediante el cual la DGPPT del MTC remite documentación solicitada por la Presidencia Ejecutiva a través del Oficio N° 065-2022-PD-OSITRAN.
26. En la Sesión Extraordinaria de Consejo Directivo N° 760-2022-CD-OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2022, luego de la exposición del Informe Conjunto N° 016-2022-IC-OSITRAN por parte de estas Gerencias, los miembros del Consejo Directivo manifestaron su conformidad con los extremos de la opinión elevada referidos a la evaluación del procedimiento de interpretación. No obstante, solicitaron complementar el informe con la absolución de las tres (03) consultas a las que hace referencia la DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

III. ANÁLISIS:

27. En el presente Informe se abordarán y evaluarán los siguientes aspectos:
 - A. Facultad del Ositrán en materia de interpretación contractual.
 - B. Disposiciones contractuales objeto de evaluación.
 - C. De lo señalado por el Concedente.
 - D. Sobre la necesidad de interpretación contractual.
 - E. Respecto a la actualización del Diseño Conceptual de la nueva terminal de pasajeros del AIJCh.
 - F. Absolución de consultas.
 - G. Cuestión final.

A. Facultad del Ositrán en materia de interpretación contractual:

28. De conformidad con lo establecido en el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (Ley de Creación del Ositrán), es función principal del Organismo Regulador interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación:

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

(...)”

(El subrayado es agregado)

29. En esa línea, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, el REGO), dispone que corresponde al Consejo Directivo del Organismo Regulador interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura, determinando el sentido de una o más cláusulas a fin de hacer posible su aplicación:

“Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión
Corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura, (...).

La interpretación determina el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación. La interpretación se hace extensiva a sus anexos, bases de licitación y circulares.”

(El subrayado es agregado)

30. En ese mismo sentido, el numeral 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, el ROF), dispone que es una función del Consejo Directivo del Ositrán interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales, las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación:

“Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo
Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:
(...)

7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao;”

(El subrayado es agregado)

31. Como puede observarse, el marco normativo vigente ha establecido que el Ositrán, a través de su Consejo Directivo, tiene entre sus funciones administrativas interpretar los Contratos de Concesión.
32. De acuerdo con lo previsto en el artículo 4.1 de los Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión (en adelante, los Lineamientos⁵), aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, se entiende por interpretación aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión⁶. Así, según el artículo 6.1 de los mencionados Lineamientos, la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, dando claridad al texto y haciendo posible su aplicación.
33. Cabe indicar que, mediante Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán declaró Precedente Administrativo de observancia obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación de los Contratos de Concesión siempre será de oficio⁷. En ese sentido, el Organismo Regulador puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de

⁵ Conforme con lo dispuesto por el artículo 9 del Decreto Legislativo N° 807, de aplicación a los Organismos Reguladores en virtud de lo establecido por el artículo 5 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, los Lineamientos son pautas que, sin tener carácter vinculante, orientan a los agentes económicos sobre los alcances y criterios de interpretación de las normas.

⁶ **Lineamientos para la interpretación de Contratos de Concesión:**

“4. DEFINICIONES

4.1 Interpretación

Aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión.”

⁷ **Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2019-CD-OSITRAN:**

“Artículo 3°. - Declarar como Precedente Administrativo de observancia obligatoria lo señalado en los numerales 26 al 36 de la presente Resolución, en relación a que, a partir del presente caso, el inicio del procedimiento de interpretación de los Contratos de Concesión siempre será de oficio.”

ambigüedad en la lectura de una o más cláusulas de los Contratos de Concesión a través de comunicaciones de las partes o de sus propios órganos; sin embargo, la facultad de determinar la existencia de la ambigüedad de las cláusulas y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación, en el presente caso, corresponde, exclusiva y excluyentemente, al Consejo Directivo del Ositrán como órgano competente para interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

B. Disposiciones contractuales objeto de evaluación:

34. De manera conjunta, tanto en el Oficio N° 0760-2022-MTC/19, como en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, el MTC ha “solicitado” el inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, cuyo contenido es el siguiente:

“CLÁUSULA 5 OPERACION DE LA CONCESION

(...)

5.6. Mejoras. *Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN*

(...)

5.6.2 Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:

(...)

5.6.2.1. Mejoras Obligatorias⁸

El Concesionario está obligado a:

(...)

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

(El subrayado es agregado)

“ANEXO 14⁹ REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS

1. Requisitos Técnicos Mínimos

(...)

1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

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

Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión

Tiempo de Conexión:

Nacional: 1 hora

Internacional: 90 minutos

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

(...)

⁸ Disposición contractual modificada mediante Adenda N° 7 suscrita con fecha 25 de julio de 2017.

⁹ Anexo modificado mediante Adenda N° 7 suscrita con fecha 25 de julio de 2017.

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

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

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

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

(El énfasis y el subrayado son agregados)

35. Sin perjuicio de lo anterior, tal como se podrá apreciar en el desarrollo de la Sección D del presente documento, es necesario incluir en el análisis del Informe lo señalado por el Anexo 6 del Contrato de Concesión:

2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones

El número de áreas de estacionamiento de aeronaves se determina de acuerdo con el concepto general del Terminal. Dado que el Consorcio ha desarrollado un concepto de **terminal único (Un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales)** tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente de la Concesión, un número determinado de áreas de estacionamiento con puentes de contacto pueden destinarse para que operen como puertas de embarque de doble uso ("swing gate")

Terminal de Pasajeros.- En el centro del desarrollo de la nueva zona central se encontrará un nuevo terminal de pasajeros. En esta fase, **todas las operaciones de pasajeros se reubicarán a la nueva ubicación.**

2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros

2.2.1-C.1 Consideraciones Generales(...)

Debido a los requisitos especificados en las Bases en el año 11 de la Concesión se contará con una segunda pista de aterrizaje paralela. Este sistema de pistas de aterrizaje paralelas ofrece la oportunidad de crear un terminal nuevo y más grande en la zona central, entre las dos pistas de aterrizaje, tal y como se muestra en la Figura PMG-CNT-ad-30-B. Esta distribución proporciona una base para optimizar el área de maniobras de aeronaves y las operaciones en el lado aéreo, así como para incrementar la capacidad de la pista de aterrizaje. (...)

Una vez que las **operaciones del terminal de pasajeros sean reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, el antiguo terminal será reacondicionado como un centro comercial regional. La principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente.** (...)"

En lugar de 18.4 millones de pasajeros por año, la distribución de la zona central de todas las instalaciones, tanto internacional como nacionales, y tomando en consideración los efectos ventajosos de los conceptos tanto de **terminal único** como de puertas de embarque de doble uso, el Consorcio estima la capacidad del aeropuerto para el año 30 de la Concesión en el rango de 25 a 30 millones de pasajeros por año.

(El énfasis y subrayado son agregados)

C. De lo señalado por el Concedente:

36. Conforme se aprecia del Oficio N° 0760-2022-MTC/19, el MTC ha solicitado la interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión sobre la base del sustento contenido en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02.
37. En el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19, la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la DGPPT del MTC ha sustentado la necesidad de que el Ositrán proceda con interpretar las disposiciones contractuales antes reseñadas, arribando a las siguientes conclusiones:

"V. CONCLUSIONES

(...)

- 5.3. *Corresponde manifestar que la interpretación del MTC al respecto es que, a partir de la lectura concatenada del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula quinta, el numeral 1.18 y el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión claramente se evidencia que existen contradicciones respecto de la modalidad cómo se puede operar el aeropuerto en tiempo; es decir, únicamente la Nueva Terminal de Pasajeros, o en su defecto conjuntamente con la terminal existente.*
- 5.4. *Asimismo, debido que no está definido el término de la "Mejora Obligatoria" en singular y para la aplicación del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión respecto a la oportunidad de la presentación para la actualización del Plan Maestro, es necesario se defina que si la culminación de la Mejora Obligatoria, se refiere a las obras de la segunda pista o del nuevo terminal de pasajeros de manera independiente o a la culminación de "todas" las Mejoras Obligatorias.*
- 5.5. *En relación al expediente de diseño conceptual, es importante se interprete si el expediente del diseño conceptual para la construcción de la Nueva Terminal de Pasajeros será desarrollado en el la [Sic] etapa 3 del numeral 1.29 del Anexo 14 del contrato de concesión [Sic], conforme a la opinión del OSITRAN desarrollada en el Informe N°001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN; o en su defecto si dicho documento es o no es actualizable en el marco del Contrato de Concesión.*

(...)"

D. Sobre la necesidad de interpretación contractual:

D.1. Cuestión previa:

38. Con fecha 11 de mayo de 2021, mediante Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2021-0467, el Concesionario comunicó al MTC que debido a la crisis sanitaria generada por el COVID-19 (impacto de la pandemia del COVID-19 en el tráfico aéreo y sus previsiones), se había visto en la necesidad de desarrollar una nueva estrategia para el crecimiento futuro del AIJCh y que esta situación ameritaba ser reflejada en el PDA a través de su actualización. En ese sentido, adjuntó la propuesta de actualización del PDA con la finalidad de que la DGAC del MTC revise y apruebe dicho documento, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión.
39. Con fecha 05 de julio de 2021, mediante Oficio N° 3222-2021-MTC/19, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) del MTC manifestó su preocupación con relación a la opinión no vinculante trasladada través del Oficio N° 02630-2021-GSF-OSITRAN, manifestando que la opinión emitida por la GSF no sustenta los motivos por los cuales considera que la planificación del Concesionario es una condición menor y que esta no guarda relación con los alcances

señalados en la Adenda 7 respecto a las actualizaciones de los planes maestros. Asimismo, en el citado Oficio la DGPPT señala que el Contrato de Concesión no restringe la operación de dos terminales haciendo referencia al numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el cual señala prevé la conexión entre terminales.

40. Con fecha 23 de agosto de 2021, mediante Oficio N° 0209-2021-PD-OSITRAN, el Ositrán, a través de la Presidencia de Consejo Directivo, dio respuesta al Oficio N° 3222-2021-MTC/19 de la DGPPT del MTC en el que manifestó su preocupación con relación a la opinión emitida por la GSF. Al respecto, el Ositrán hizo énfasis en que corresponde a la DGAC del MTC evaluar, en el marco de su competencia, si el sustento presentado o la documentación adicional que presente el Concesionario cumple o no con las condiciones necesarias y con la normativa de la OACI, IATA y la que corresponda, en el marco del Contrato de Concesión.
41. Con fecha 29 de setiembre de 2021, mediante Oficio N° 0280-2021-MTC/12 e Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC notificó al Concesionario su decisión de declarar no procedente la propuesta de actualización del PDA debido a que los fundamentos presentados no agregaban nuevos argumentos que ameriten un nuevo análisis.
42. Con fecha 07 de octubre de 2021, mediante Oficio N° 0567-2021-MTC/12.08 e Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC comunica al Ositrán la no procedencia de la solicitud presentada por LAP, de actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh.
43. Con fecha 03 de diciembre de 2021, mediante Oficio N° 0369-2021-MTC/12, la DGAC del MTC notificó al Concesionario la Resolución Directoral N° 0637-2021-MTC/12 que resuelve declarar improcedente el recurso de reconsideración interpuesto.
44. En la misma fecha, mediante Oficio N° 00740-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC comunica al Ositrán la Resolución Directoral N° 0637-2021-MTC/12 a través de la cual emite pronunciamiento respecto del recurso de reconsideración presentado por LAP contra el Informe N° 0468-2021-MTC/12.08, que sustenta el pronunciamiento sobre la actualización del “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.

D.2. Necesidad de Interpretación Contractual:

45. De acuerdo con lo previsto en los Lineamientos para la interpretación de Contratos de Concesión, la interpretación tiene como finalidad determinar de manera precisa el sentido de las cláusulas contractuales, dando claridad al texto y haciendo posible su aplicación.
46. Asimismo, conforme indicó el Consejo Directivo en el precedente de observancia obligatoria declarado mediante Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de setiembre de 2019, corresponde iniciar el procedimiento de interpretación cuando el Organismo Regulador toma conocimiento y determina la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de una o más cláusulas de los Contratos de Concesión.
47. Considerando dichas premisas, a efectos de evaluar la procedencia de iniciar o no un procedimiento de interpretación, resulta necesario contar con los elementos suficientes que permitan advertir indicios de falta de claridad o la ambigüedad del texto contractual que se ponga a consideración de este Organismo Regulador.
48. En el presente caso, con relación a las disposiciones contractuales que requerirían ser interpretadas por el Ositrán, es del caso precisar que, como lo indicamos en la

Sección B del presente Informe, se verifica que la DGPPT del MTC considera necesario que se efectúe la interpretación de las disposiciones siguientes:

- El **literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5**, el cual establece la obligación del Concesionario respecto de las Mejoras Obligatorias que deberán ejecutarse durante el periodo remanente de vigencia de la Concesión.
 - El **numeral 1.18 del Anexo 14**, que contiene el Requisito Técnico Mínimo (en adelante, RTM) denominado “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros”.
 - El **numeral 1.26 del Anexo 14**, que desarrolla aspectos vinculados con el “Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos”.
49. Nótese que las **disposiciones contractuales** antes señaladas, se encuentran **relacionadas con el cumplimiento de la Mejora Obligatoria** respecto de la construcción y puesta en operación del edificio terminal de pasajeros. Asimismo, conforme se verifica del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, la aplicación de dichas disposiciones se encontraría vinculada con la solicitud de la actualización del PDA del AIJCh presentada por el Concesionario, la cual propuso como principal modificación respecto de las versiones anteriores del Plan Maestro de Desarrollo, que las operaciones del AIJCh se dividan en dos terminales: el antiguo y el nuevo, es decir que ambos operen de manera simultánea por un periodo de diez (10) años.
50. Sobre el particular, la DGPPT del MTC no ha sustentado -desde una perspectiva técnico-legal- cuáles serían los principales aspectos que denotarían una falta de claridad o una ambigüedad respecto del **literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5** y del **numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**. En dicho escenario, la referida dirección únicamente alude en su Informe N° 0281-2022-MTC/19.02 a distintas actuaciones y opiniones emitidas por: la DGAC del MTC, el Concesionario y el Ositrán, en torno a la solicitud de actualización del PDA, cuyo nuevo plan implicó la continuidad de las operaciones del terminal existente conjuntamente con la operación del nuevo terminal de pasajeros por un lapso aproximado de 10 años.
51. De otro lado, con relación al **numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión**, la DGPPT del MTC advierte una presunta contradicción con relación a las precitadas disposiciones contractuales en tanto que, el Ositrán, en el marco de la modificación contractual de la Adenda 7, emitió el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN en cuyo párrafo N° 151 del Anexo opinó favorablemente a la modificación contractual del numeral 1.18 del Anexo 14 para la Adenda 7, concluyendo que dicha modificación “es una mejora a la aplicación de los RTM y genera bienestar a los usuarios”¹⁰. Cabe indicar que, sobre el particular, la DGPPT del MTC pone en conocimiento del Ositrán que la lectura de la DGAC del MTC, con relación a la aplicación del numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, se enmarca -única y exclusivamente- en la conexión de ambientes dentro de un mismo terminal y no a la conexión del terminal existente y el nuevo terminal.
52. Adicionalmente, respecto del alcance del **Anexo 6 del Contrato de Concesión**, corresponde advertir que si bien dicho documento no ha sido objeto del pedido de interpretación del Concedente, nótese que su incidencia ha sido destacada en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, en tanto que la DGPPT del MTC se apoya en lo

¹⁰ En dicho contexto, la DGPPT del MTC señala que en mérito de la opinión del Ositrán, respecto de la conexión de terminales, sería posible la continuidad de las operaciones del terminal (existente) conjuntamente a las operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros (proyectada); asimismo, agrega que, dicha conexión debe hacerse efectiva desde la entrada en operación de la nueva terminal y el Concesionario deberá dotar del servicio de transporte de pasajeros para la conexión de terminales.

señalado en dicho anexo para precisar que los Planes Maestros aprobados en el 2003, 2008 y el PDA del 2018 (vigente) fueron aprobados considerando las características propuestas por el Concesionario en el Plan Maestro Conceptual (Propuesta Técnica), a través del cual se propuso un Edificio de Terminal de Pasajeros que concentraría las operaciones en un solo terminal.

53. Considerando lo expuesto y, sin perjuicio de lo señalado en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), a continuación, estas Gerencias proceden con atender las observaciones realizadas por la Presidencia Ejecutiva en los numerales 1 y 2 del Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN¹¹, vinculados con ampliar la fundamentación que motivó recomendar que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. En ese sentido, se procede con manifestar lo siguiente:

▪ **Respecto del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5**

54. La presente disposición contractual señala lo siguiente:

“5.6.2 Durante el Período Remanente de Vigencia de la Concesión:
(...)

5.6.2.1. Mejoras Obligatorias

El Concesionario está obligado a:

(...)

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

55. De manera general, de la simple revisión de la presente disposición contractual, se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el **Anexo 6**, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los **planes maestros de desarrollo aeroportuario**, así como sus actualizaciones.
56. No obstante, atendiendo a que la referida disposición fue modificada a la luz de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, estas Gerencias consideran relevante hacer referencia a los siguientes aspectos:
- A) **Mejoras Obligatorias establecidas con la Adenda 7 al Contrato de Concesión:**

¹¹ Al respecto, corresponde señalar que en mérito del Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), estas Gerencias recomendaron no iniciar el procedimiento de interpretación de las disposiciones contractuales contenidas en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión toda vez que, previa evaluación, se advirtió que la DGAC del MTC, en su condición de autoridad competente, en torno a las modificaciones del PDA, presentadas por el Concesionario, en aplicación de las referidas cláusulas, ya había determinado cuál es el contenido del PDA que deberá presentarse para su actualización. En ese contexto, la Presidencia del Consejo Directivo, mediante el Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN, sobre la base de la Resolución de Consejo Directivo N° 040-2019-CD/OSITRAN manifestó que no corresponde al Ositrán evaluar las actuaciones realizadas por las Partes ni las competencias de la DGAC del MTC, sino que, atendiendo al contenido de las cláusulas del Contrato de Concesión, decidir si corresponde o no interpretar, precisando además que, la actividad del Organismo Regulador está dirigida directamente a analizar si existe o no ambigüedad en las cláusulas que se le presentan, independientemente de los dichos y hechos de las Partes.

57. El objeto de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, estuvo centrado en la ejecución del proyecto de ampliación del AIJCh, en donde se definieron dos obligaciones relacionadas a las Mejoras, siendo estas: La segunda pista y el Nuevo Terminal de pasajeros, conforme se establece en su cláusula segunda:

“CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Adenda tiene por objetivo adaptar el CONTRATO DE CONCESIÓN a fin de asegurar – a través de una propuesta integral – el cumplimiento de su finalidad, mediante el establecimiento de soluciones para viabilizar las diversas circunstancias que ponen en riesgo la continuidad de la Concesión, en particular el desarrollo y ejecución del proyecto de ampliación del AEROPUERTO. Asimismo, buscar iniciar las obras de ampliación del mismo cumpliendo la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del AEROPUERTO conforme el Anexo 11 del CONTRATO DE CONCESIÓN, adecuando cronogramas para la liberación de interferencias remanentes y preexistencias identificadas en los mencionados terrenos, a la fecha de entrega por parte del CONCEDENTE.”

Fuente: Adenda 7 al Contrato de Concesión.

58. De esta manera, mediante Adenda 7¹², sujeto al condicionamiento de la liberación de las dos interferencias existentes en los terrenos de la ampliación, se resuelve de manera definitiva el plazo para la entrega de terrenos¹³ y los plazos para que el Concesionario culmine la segunda pista y el nuevo terminal, de cuatro (04) y seis (06) años respectivamente, además mediante Acta Acuerdo entre las partes, se compensó al Concesionario mediante una ampliación de 10 (diez) años en el plazo de vigencia del Contrato de Concesión.
59. Al respecto, se debe mencionar que el numeral 5.6 de la Cláusula 5, regula las Mejoras Obligatorias, Complementarias y Eventuales¹⁴ las que debía haber realizado el Concesionario en el periodo inicial y las que realizó y deberá realizar en el Periodo Remanente de la Concesión¹⁵. Es decir, el Contrato de Concesión tiene claramente establecidas las condiciones y los tiempos en los cuales se deban implementar las inversiones¹⁶.
60. Es dentro de este ámbito, que el propio Contrato de Concesión describe como Mejoras Eventuales aquellas Mejoras que se requieren implementar con base a los volúmenes de tráfico.

¹² Mediante la suscripción de la Adenda 7, se fijaron plazos para la liberación de las dos interferencias identificadas (Ducto de Calidda y Av. Túnel Av. Gambetta) y entrega de los terrenos, y se fijó una fecha de inicio del plazo máximo de seis (06) años para la construcción y puesta en operación del nuevo Terminal. En ese sentido, el plazo de seis (06) años debe ser contado a partir de la liberación de las dos interferencias por parte del Concedente, es decir, desde el 24 de octubre de 2018, fecha en la que las Partes suscribieron el Acta de Entrega de Terrenos.

¹³ 01 enero de 2018, plazo condicionado a la liberación de dos interferencias identificadas (Ducto de Calidda y Av. Túnel Av. Gambetta).

¹⁴ 1.32. **“Mejoras Complementarias”** significarán aquellas Mejoras referidas a servicios comerciales, hoteleros u otros que deberá ejecutar el Concesionario.

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.

1.34. **“Mejoras Obligatorias”** significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor

¹⁵ Periodo Inicial, que comprende desde la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) hasta el final del octavo año de Concesión inclusive, es decir, hasta la culminación del año 2008.

Periodo Remanente, significará el periodo comprendido entre el inicio del noveno Año de Concesión y el término del último año de Vigencia de la Concesión.

¹⁶ Debe resaltarse que, para el caso de la segunda pista el plazo para la ejecución de la misma era de 5 años, plazo que fue reducido mediante Adenda 7 a cuatro (04) años.

61. Antes de la suscripción de la Adenda 7, la exigibilidad de la construcción del Nuevo Terminal era una mejora eventual, por lo que se encontraba condicionada al evento u acontecimiento de volumen de tráfico y sujeta a la entrega de los terrenos destinados para la expansión. No obstante, en la Adenda 7, se fijaron plazos para la entrega de los terrenos y liberación de interferencias, así como se fijó una fecha máxima para la entrega de la segunda pista y el Nuevo Terminal.
62. En ese sentido, considerando las evidentes restricciones de capacidad que presentaba el AIJCh, las Partes acordaron que la mejora para la construcción del Nuevo Terminal pasara de ser una mejora eventual¹⁷ a una mejora obligatoria. Es decir, mediante Adenda 7 las Partes convinieron que la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal ya no se encontraría condicionada a las proyecciones de tráfico, sino que debería implementarse de manera obligatoria en los términos establecidos en la citada Adenda.

B) Asignación de riesgos del Contrato de Concesión:

63. Sobre el particular, resulta pertinente tener claro cuál es el objeto del Contrato de Concesión y cuáles son los riesgos que han sido asignados a cada una de las Partes. Este entendimiento es importante porque el pedido de interpretación remitida por el MTC, nace de un pedido del Concesionario de actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh, en donde el sustento de dicha actualización es el impacto de la crisis de la pandemia a causa del COVID-19 en la demanda y el financiamiento del proyecto de expansión. Es decir, el mismo Concesionario ha reconocido que existen dos riesgos, el de demanda y el de financiamiento, que impactan en el desarrollo de la mejora de expansión del AIJCh, razón por la cual, a su criterio, es necesario que se actualice el PDA.
64. Es importante entender que la Concesión del AIJCh es una concesión autofinanciada, en donde los riesgos de demanda y de financiamiento han sido asignados al Concesionario y el riesgo de expropiación de terrenos destinados para la expansión del AIJCh al Concedente. Cabe precisar que, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría alterar el equilibrio económico financiero del contrato, debido a que ya se compensó al Concesionario por el riesgo de entrega de terrenos y liberación de interferencias al Concesionario en mérito de la suscripción de la Adenda 7.
65. A través de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, el Concedente asumió el riesgo de la entrega de terrenos al Concesionario para la ampliación del AIJCh debidamente saneados y la liberación de las interferencias señaladas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión. Mientras que el Concesionario, por la naturaleza del Contrato de Concesión (autofinanciada), asumía el riesgo de demanda y de financiamiento para la ejecución de las mejoras correspondientes al Nuevo Terminal¹⁸.

C) Suspensión de obligaciones por Fuerza Mayor debido a la pandemia COVID-19:

66. Mediante Carta LAP-GRE-C-2020-298 de fecha 08 de junio de 2020, dirigida al Concedente, LAP remite el documento "Informe Sustentatorio sobre los impactos causados por el COVID-19 y Disposiciones emitidas por el Gobierno en el Aeropuerto

¹⁷ 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.

¹⁸ Así, en atención a esta asunción de riesgos, en la Adenda 7, sujeto al condicionamiento de la liberación de las dos interferencias existentes en los terrenos de la ampliación, se resuelve de manera definitiva el plazo para la entrega de terrenos y los plazos para que el Concesionario culmine la segunda pista y el nuevo terminal, de cuatro (04) y seis (06) años respectivamente, además mediante Acta Acuerdo entre las partes, se compensó al Concesionario mediante una ampliación de 10 (diez) años en el plazo de vigencia del Contrato de Concesión

Internacional Jorge Chávez (AIJC)¹⁹ en el cual explica los impactos y los procesos de cambio que la pandemia ha generado en el AIJCh y expone, entre otros, los siguientes argumentos:

“(...)

- i. Para poder realizar un nuevo estudio de tráfico, es recomendable que éste se elabore entre 4-6 meses después de haberse reanudado las operaciones aerocomerciales en su totalidad, esto significa que iniciaría un nuevo estudio de tráfico en el primer trimestre del 2021, que sería completado en aproximadamente 4 meses.
- ii. Para el 2020 se esperaba alcanzar 25.4 millones de pasajeros totales; sin embargo, debido a la pandemia, se estiman sólo 6.9 millones de pasajeros en el escenario Base y 9.9 millones de pasajeros en los escenarios Medio y Alto.
- iii. El Estado de Emergencia Nacional (EEN) que suspendió la ejecución de las obras del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ha impactado negativamente en el proyecto, generando demoras en el desarrollo de la ingeniería, demoras y sobrecostos en procesos de procura (adquisiciones) y mayores de plazos y costos de ejecución en la construcción en terreno.
- iv. Finalmente, LAP remite las siguientes propuestas para mitigar el impacto económico causado por el COVID 19 y las disposiciones del Gobierno:

(...)

- a. Postergar el inicio de operación de la segunda pista hasta abril del 2023; considerando el tiempo de paralización del proyecto de 6 meses debido a la cuarentena y cierre de operaciones.
- b. El plazo para la entrega del nuevo Terminal debe empezar a contarse desde que se alcancen los 18 millones de Pasajeros (esto es para el 2030 (2024+6 años de plazo de cómputo)).

(...).”

(El subrayado es agregado)

67. Como se puede apreciar en el pedido de LAP, existieron distintos aspectos que estaban relacionados con la estimación de la demanda y la caída del tráfico de pasajeros y su impacto en el cumplimiento de los plazos de la segunda pista y el Nuevo Terminal de pasajeros.
68. Asimismo, a causa del impacto generado por la crisis sanitaria a causa de la pandemia del COVID-19, el Concesionario solicitó la suspensión de distintas obligaciones y el apoyo del Concedente, invocando la figura jurídica de Fuerza Mayor. Así, LAP mediante distintas comunicaciones²⁰ solicitó al Concedente la suspensión de obligaciones de carácter económico, operativo (RTM) y relacionadas con obras. El pedido del Concesionario se encontraba sustentado en función del tipo de obligación. Es así que, en la Carta LAP-GRE-C-2020-0371 de fecha 03 de agosto de 2020, referida al evento de Fuerza Mayor y suspensión de obligaciones, distingue claramente el pedido de suspensión de obligaciones en función de la naturaleza de cada tema, como se puede apreciar a continuación:

- Postergación del pago de Retribución y a CORPAC.

¹⁹ Informe de 106 folios, el cual además, incluye Tablas Excel con el sustento de los Escenarios Pre Mitigación, Post Mitigación y Propuesta de LAP Sobre Factor X y Retribución.

²⁰ Sobre el particular, se citan las comunicaciones siguientes: Carta LAP-GRE-C-2020-0262; Carta LAP-GRE-C-2020-0263; Carta C-LAP-GRE-2020-0265; Carta LAP-GRE-C-2020-0266; Oficio N° 1730-2020-MTC/19; Carta LAP-GRE-C-2020-0281; Carta LAP-GRE-C-2020-0298; Carta C-LAP-GRE-2020-0303; Carta C-LAP-GRE-2020-0341; Carta C-LAP-GRE-2020-0345; Carta LAP-GRE-C-2020-0352; Carta LAP-GCO-2020-0061; Carta C-LAP-GRE-2020-0366; Carta LAP-GRE-C-2020-0371.

- Anexo 14 (RTM) del Contrato de Concesión.
- Obligaciones de realizar la subasta, contar con coches portaequipajes y obligación de contar con una sola vía.
- Actividades y obligaciones que quedaron suspendidas relacionadas con la implementación de mejoras.

Carta LAP-GRE-C-2020-0371:

4. Actividades y obligaciones que quedaron suspendidas por el EFM y el EEN y que a la fecha, se vienen retomando de manera gradual y extraordinaria:

4.1 Cláusula 5.23, Anexo 6 y Adenda 7 del Contrato de Concesión: Implementación de las mejoras segunda pista y nuevo terminal.

Respecto a dichas mejoras que conforman el Proyecto de Ampliación del AIJC - newLIM, han quedado suspendidas y/o afectadas -entre otras actividades- las siguientes:

- 1.1. Desarrollo y avances del diseño.
- 1.2. Todas las actividades en el sitio relativas a los Early Works.
- 1.3. Todas las actividades en el sitio relativas al Paquete de Trabajo 1.
- 1.4. Todas las actividades en el sitio relativas a la torre de control.
- 1.5. Desarrollo del proceso de Procura de los Paquetes de Trabajo 2.1 y 2.2. relativas al Lado Aire.
- 1.6. Acercamiento al mercado para el proceso de procura del Paquete de Trabajo 3 (Lado Tierra).
- 1.7. Financiamiento para la totalidad del Programa de Ampliación.

69. Cabe resaltar que, el mismo LAP detalla cuáles son las cláusulas que regulan la implementación de las mejoras segunda pista y Nuevo Terminal, siendo estas: numeral 5.23 de la Cláusula 5²¹, Anexo 6 y Adenda 7, las cuales son coherentes con lo aprobado en el PDA, y también con la solicitud de actualización del PDA.
70. De esta manera, considerando los compromisos asumidos por las Partes con la Adenda 7, el sustento remitido por LAP y de la evaluación de los verdaderos impactos de la pandemia ocasionada por el COVID-19 en la ejecución de la Obra, mediante Oficio N° 06551-2020-GSF-OSITRAN de fecha 28 de agosto de 2020, Ositrán emitió opinión respecto de la relación o nexo causal entre el evento de Fuerza Mayor por ocurrencia del COVID-19 y las obligaciones que LAP señaló se vio en la imposibilidad de cumplir, siendo las relacionadas a las Mejoras: Segunda Pista y Nuevo Terminal de pasajeros; entre otras, en donde se determinó que el impacto de la cuarentena por la ocurrencia de la pandemia producto del COVID-19 ameritaba el incremento del plazo en 98 días para ambas obligaciones del Concesionario.
71. En el marco de lo solicitado por LAP, través del Oficio N° 4622-2020-MTC/19 e Informe N° 1587-2020-MTC/19.02 el Concedente otorgó la suspensión de obligaciones de distintos aspectos, en donde, con relación a las mejoras obligatorias relacionadas con la Segunda Pista y Nuevo Terminal de Pasajeros, identificó de manera clara las cláusulas que aplicaban al respecto, como se puede apreciar a continuación:

²¹ Contrato de Concesión:

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

3.46 **Asimismo, en relación a la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal**, se precisa que con la Adenda N° 7 suscrito el 25 de Julio de 2017, se eliminó del Contrato de Concesión el Anexo 19 que hace referencia a “Criterios para la implementación del Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria” y se fijó el plazo computable desde el 31 de mayo de 2018, para la construcción del Nuevo Terminal;

es decir se contabilizaría seis (06)³ años (según Anexo 6 del Contrato de Concesión) para la entrega del Terminal, contados desde el 31.05.2018.

3.48 En ese sentido, en el marco de lo señalado en la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, los plazos fijados para la construcción y puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y del nuevo terminal aéreo se detallan a continuación:

N°	Obligación Contractual	Cláusula Contractual	Fecha de entrega de terrenos	Plazo para la ejecución	Fecha de Entrega
1	Construcción y puesta en Operación de la segunda pista de aterrizaje	- Numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión. - Literal a) del numeral 5 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 7	24/10/2018	04 años	24/10/2022
2	Construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo	- Numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión - Literal b) del numeral 5 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 7 - Numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda N° 7 - Propuesta Técnica de LAP	24/10/2018	06 años	24/10/2024

Fuente: Informe N° 1587-2020-MTC/19.02

72. En ese contexto, el Concedente otorgó la suspensión de plazo a las obligaciones antes señaladas, incrementando el plazo para su cumplimiento en 98 días, como se puede apreciar a continuación:

4.7. Por consiguiente, de conformidad al artículo 1316 del Código Civil, habiéndose establecido que el Evento de Fuerza Mayor es de carácter temporal y; en consecuencia, ocasiona el retraso en la ejecución de las obligaciones materia de análisis, corresponde extender el plazo para el cumplimiento de las obligaciones, equivalente al tiempo que duró el Evento de Fuerza Mayor, sobre la base de lo señalado en el numeral anterior, conforme al siguiente detalle:

N°	Obligación Contractual	Fecha de entrega	Suspensión de actividades	Tiempo	Nueva fecha de entrega
1	Construcción y puesta en Operación de la segunda pista de aterrizaje	24/10/2022	16/03/2020 al 22/06/2020	98 días	30/01/2023
2	Construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo	24/10/2024	16/03/2020 al 22/06/2020	98 días	30/01/2025

73. Como se puede apreciar, el Concedente señala que, como se eliminó el anexo 19, el mismo que definía criterios para el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria²², y se fijó un plazo para la entrega para la construcción del nuevo terminal en base a lo estipulado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, la ampliación de plazo para la construcción y puesta en operación, tanto de la segunda pista como la del segundo terminal se incrementará en 98 días, siendo los nuevos plazos los siguientes: Segunda Pista para el 30 de enero de 2023 y Nuevo Terminal para el 30 de enero de 2025, ambas mejoras obligatorias conforme Adenda 7.

²² El Anexo 19 consideraba los criterios para el Desarrollo del Terminal Nacional e internacional, en base a *triggers* de demanda.

74. Por otro lado, con relación con el pedido de compensación de LAP por Fuerza Mayor, en aplicación del numeral 13.3²³ del Contrato de Concesión referido al Apoyo del Concedente y considerando los “Lineamientos para la respuesta de estado frente a potenciales impactos generados por la pandemia del COVID-19 en Proyectos de Asociación Público-Privada²⁴”, el Concedente compensó al Concesionario por los impactos COVID-19, los cuales se vieron plasmados en el “Acta de Acuerdo de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor”²⁵.

D) La incidencia del Anexo 6 del Contrato de Concesión y de los Planes Maestros de Desarrollo en la aplicación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5:

75. Como se señaló anteriormente, de la simple revisión del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 se puede advertir que el Concesionario está obligado a construir las Mejoras que en su caso prevea el **Anexo 6**, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los **planes maestros de desarrollo aeroportuario**, así como sus actualizaciones.

76. Al respecto, de la revisión del **Anexo 6** se puede apreciar lo siguiente:

“2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones

El número de áreas de estacionamiento de aeronaves se determina de acuerdo con el concepto general del Terminal. Dado que el Consorcio ha desarrollado un concepto de terminal único (Un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente de la Concesión, un número determinado de áreas de estacionamiento con puentes de contacto pueden destinarse para que operen como puertas de embarque de doble uso (“swing gate”)

Terminal de Pasajeros.- En el centro del desarrollo de la nueva zona central se encontrará un nuevo terminal de pasajeros. En esta fase, todas las operaciones de pasajeros se reubicarán a la nueva ubicación.

2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros

2.2.1-C.1 Consideraciones Generales(...)

Debido a los requisitos especificados en las Bases en el año 11 de la Concesión se contará con una segunda pista de aterrizaje paralela. Este sistema de pistas de aterrizaje paralelas ofrece la oportunidad de crear un terminal nuevo y más grande en la zona central, entre las dos pistas de aterrizaje, tal y como se muestra en la Figura PMG-CNT-ad-30-B. Esta distribución proporciona una base para optimizar el área de maniobras de aeronaves y las operaciones en el lado aéreo, así como para incrementar la capacidad de la pista de aterrizaje. (...)

²³ Contrato de Concesión:

“13.3. “Apoyo del Concedente. 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 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 Concedente²³ de manera expeditiva optará por:(...)”

²⁴ Aprobados mediante Resolución Directoral N° 003-2020-EF/68.01 de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada (DGPPIP), del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

²⁵ El contenido de Acta es confidencial, de acuerdo con lo solicitado por el Concedente, sobre la base de artículo 7 de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-OSITRAN, el cual indica lo siguiente:

“Artículo 7.- Información proporcionada por otras entidades públicas.

La información obtenida de otra entidad pública que hubiese sido declarada como confidencial por ésta, será considerada como tal sin que sea necesario efectuar el análisis correspondiente, bastando para ello que la entidad que presente la documentación informe respecto de tal calificación.”

Una vez que las operaciones del terminal de pasajeros sean reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, el antiguo terminal será reacondicionado como un centro comercial regional. La principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente. (...)

En lugar de 18.4 millones de pasajeros por año, la distribución de la zona central de todas las instalaciones, tanto internacional como nacionales, y tomando en consideración los efectos ventajosos de los conceptos tanto de terminal único como de puertas de embarque de doble uso, el Consorcio estima la capacidad del aeropuerto para el año 30 de la Concesión en el rango de 25 a 30 millones de pasajeros por año.

77. Como puede advertirse, el **Anexo 6** es claro con señalar que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica que la operación del AIJCh se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único (un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente, estableciéndose que el terminal actual será reacondicionado en un centro comercial.
78. Así también, lo ha señalado la DGPPT del MTC, la cual emitió el Informe N° 281-2022-MTC/19.02 mediante el cual opinó lo siguiente:

“4.5. Al respecto, la construcción de una Nueva Terminal de Pasajeros estaba inicialmente contemplada como una Mejora Eventual porque se encontraba condicionada al evento u acontecimiento de volumen de tráfico y otras consideraciones señaladas en el Anexo 19. Sin embargo, durante el periodo remanente de la concesión se suscribió la Adenda 7, la cual estableció para el cumplimiento del Concesionario la obligación de cumplir como Mejora Obligatoria la construcción y operación de una Nueva Terminal de Pasajeros, cuyo plazo fue fijado en su numeral 5.3, refiriéndose al Anexo 6 del citado contrato; contabilizándose desde la entrega de terrenos para su ampliación, la cual se realizó el 24 de octubre de 2018. El referido numeral indica lo siguiente:

“5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión (...)”

4.6 Asimismo, el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda 7, establece que las Mejoras Obligatorias se construirán en su caso establezca el Anexo 6, el Plan Maestro y sus actualizaciones, como se muestra a continuación:

<<5.6.2.1. Mejoras Obligatorias El Concesionario está obligado a:

(...)

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

4.7. Sobre el particular, observamos que el Anexo 6 (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), en relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros indicó lo siguiente:

(...)

4.8. De lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, se desprende que la obligación respecto al cumplimiento de la Mejora Obligatoria es la construcción de un nuevo terminal, cuya operación será reubicada del actual terminal a la nueva; es decir, la operación del aeropuerto se realizará a través de un único terminal, y el terminal actual será reacondicionado para ser un centro comercial regional.

4.9. En línea con estos atributos, se aprecia que el Plan Maestro aprobado en el 2005 y el Plan de Desarrollo Aeroportuario del 2018, ambos aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, establecen en que la operación del aeropuerto se

reubicará del terminal actual a la nueva terminal de pasajeros, conforme a lo previsto al Anexo 6 del Contrato de Concesión.”

79. Este entendimiento, también fue señalado por la Dirección General de Concesiones y Transportes del MTC (ahora denominada DGPPT) durante el proceso de negociación de la Adenda 7, en el cual se estableció que la construcción del nuevo terminal constituye una mejora obligatoria, de esta manera, mediante Informe N° 505-2017-MTC/25 remitido con Oficio N° 2570-2017-MTC/2526, el Concedente señaló que, las Mejoras del Periodo Remanente son aquellas que se encuentran comprometidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, tal y como se advierte a continuación:

*“7.148 **Todas las Mejoras del Periodo Remanente están comprometidas de acuerdo al Anexo 6 del Contrato de Concesión (Propuesta Técnica)**, esto quiere decir tanto las obligatorias como las eventuales, pero lo que se busca con esta modificación es maximizar el desarrollo de las mismas (...).”*

80. Con relación a los **Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario que han sido aprobados** por la autoridad competente desde el inicio de la Concesión, debemos señalar que estos documentos fueron elaborados ciñéndose a lo dispuesto en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el cual exigía que, desde su primera versión (año 2002), debía basarse en los criterios de planificación contenidos en la propuesta técnica del Concesionario:

“Numeral 1.26 del Anexo 14²⁷ antes de la Adenda 7:

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

Plan Maestro Conceptual de Desarrollo. El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto fue remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, preparados de acuerdo con el Inciso 6.6.3 del Punto 6.6 de las Bases.

Plan Maestro Detallado de Desarrollo. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá ser remitido a OSITRAN para su evaluación, dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la Fecha de Cierre. El Plan Maestro Detallado de Desarrollo deberá basarse en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo.

(El subrayado es nuestro)

81. En ese sentido, se puede encontrar, tanto en el Plan Maestro del 2002, 2005 y el PDA del 2018 (instrumentos vigentes y aprobados por la DGAC del MTC en su condición de autoridad competente), establece que la operación del aeropuerto se reubicará del terminal actual a la nueva terminal de pasajeros, conforme con lo previsto por el Anexo 6 (Propuesta Técnica) del contrato de concesión:

- **Plan maestro al 2002, aprobado por Resolución Directoral N°171-2003-MTC/12 de fecha 09 de junio 2003**

“Etapas de Desarrollo

*(...) la distribución de la zona central para todas las instalaciones, tanto nacional como internacional, aprovecha la comodidad del concepto de **terminal único** y la ventaja de las salas de doble uso, para servir un estimado del Consorcio entre 25 y 30 millones de pasajeros anuales para el año 30. (...).”*

(El énfasis y el subrayado son agregados)

²⁶ Documento mediante el cual sustentó su solicitud de suscripción de la Adenda 7.

²⁷ El numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión fue actualizado mediante el proceso de Adenda 7, dejando en su redacción solo aquellos párrafos aplicables al periodo remanente, en curso.

- **Plan Maestro versión 2005, aprobado por Resolución Directoral N° 186-2008-MTC/12 de fecha 01 de octubre 2008:**

“Todas las operaciones de pasajeros serán reubicadas en el nuevo Terminal de Pasajeros del Campo Medio ubicado en la zona operativa Central, entre las dos pistas de aterrizaje.”

(El énfasis y el subrayado son agregados)

- **Plan Maestro versión 2018 (Plan de Desarrollo Aeroportuario), aprobado por Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 de fecha 06 de noviembre 2018:**

*“En línea con la propuesta planteada en el Anexo 6 del Contrato de Concesión de AIJC, así como en lo previsto en el Plan Maestro 2005, el AIJC **contará con un terminal único de pasajeros.** Entre las razones para ratificar la propuesta de un terminal único se tienen a las siguientes:*

- **Se reducen costos para las aerolíneas y empresas de handling o apoyo a la aeronave en tierra, al no tener que dividir sus operaciones y plantillas entre dos localizaciones.**
- **Los procesos de conexión de pasajeros entre vuelos se realizan de un amanaera más sencilla y se ahorran tiempos al no tener que desplazarse entre dos edificios terminales separados a una distancia considerable.**
- **Se hace más cómodo y fácil para el pasajero, ya que solo existe un terminal y sabe adónde debe dirigirse a la hora de tomar un vuelo.”**

(El énfasis y subrayado son nuestros)

82. En ese sentido, podemos observar que el Plan Maestro, así como el PDA han sido elaborados y aprobados en estricta observancia de lo previsto en el Anexo 6, respecto de la operación del Nuevo Terminal, por lo que resulta válido sostener que es el Anexo 6 el marco sobre el cual los referidos planes deben ser elaborados y/o actualizados. Adicionalmente, todo ello refleja que **desde el año 2002 a través de la aprobación del Plan Maestro y sus modificaciones, el Concedente aplicó el Contrato de Concesión sin advertir ambigüedades, identificando que la obligación del Concesionario es la de trasladar todas las operaciones al Nuevo Terminal.**
83. Al respecto, es necesario resaltar que, los Planes Maestros de Desarrollo recogen lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCh, que es la obligación del Concesionario es la construcción de un Nuevo Terminal, cuya operación será reubicada del actual terminal al nuevo; es decir, la operación del aeropuerto se realizará a través de un único terminal, y el terminal actual será reacondicionará para ser un centro comercial regional.
84. La estructura de este Plan Maestro se basó en las recomendaciones establecidas en el Manual de Planeamiento Maestro (“Master Planning”) de la OACI. Sin embargo, la estructura está adaptada a las necesidades especiales de Lima y refleja los requerimientos especiales establecidos en el Contrato de Concesión y en el Plan Maestro anterior de la propuesta de licitación.
85. Con relación al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCh – Versión 2005, aprobado por la DGAC del MTC mediante Resolución Directoral N° 186-2008-MTC/12 de fecha 01 de octubre 2008²⁸, este tenía el siguiente contenido:

*“Resumen Ejecutivo
Capítulo 1 – Introducción
Capítulo 2 – Metodología utilizada para la actualización del Plan Maestro
Capítulo 3 – Antecedentes y Situación Actual
Capítulo 4 – Crecimiento Histórico y Futuro*

²⁸ Remitida a Ositrán mediante Oficio N° 1404-2008-MTC/12.08.

Capítulo 5 – Desarrollo Conceptual
Capítulo 6 – Sistema de Campo de Aterrizaje y Espacio Aéreo
Capítulo 7 – Sistema de Pasajeros
Capítulo 8 – Sistema de Instalaciones Comerciales y de Soporte Aéreo
Capítulo 9 – Sistema de Accesos de Lado Tierra
Capítulo 10 – Instalaciones de Servicios y Sistemas Especiales
Capítulo 11 – Medio Ambiente
Capítulo 12 – Implementación
APENDICES: Superficies Limitadores de Obstáculos, Modelamiento de Ruidos, Proyecciones de Trafico del 2005 al 2030, Documentos de Trabajo y Evaluación Estructural del Campo Aéreo.”

86. Se verifica que, esta versión del Plan Maestro de Desarrollo del AIJCh (año 2005) contempla la operación con único terminal, conforme con lo previsto al Anexo 6 del Contrato de Concesión.
87. Con relación al PDA, la DGAC del MTC, mediante la Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 de fecha 06 de noviembre 2018, aprobó el PDA correspondiente a la expansión del AIJCh, el cual contiene el diseño conceptual correspondiente y que actualiza el Plan Maestro del AIJCh, en el marco de la Adenda 7 del Contrato de Concesión del AIJCh, el cual a la fecha se encuentra vigente, con el siguiente contenido:

“Marco Legal.
Capítulo I – Situación Actual.
Capítulo II – Desarrollo y Proyección de Trafico.
Capítulo III – Desarrollo Futuro del Aeropuerto.
Anexos:
✓ *Planos.*
✓ *Hito 1.*
✓ *Hito 2.*
✓ *Diseño Conceptual (**Edificio Terminal, Lado Tierra** y Lado Aire).*
✓ *Estudio de Superficies Limitadoras de Obstáculos 2015.*
✓ *Mapas de Ruidos.*
✓ *Plan de Acción.”*

88. Se evidencia que el PDA correspondiente a la expansión del AIJCh vigente (año 2018) contempla también el diseño Conceptual del Edificio Terminal, Lado Tierra y Lado Aire; bajo el concepto de operación con único terminal, conforme con lo previsto al Anexo 6 del Contrato de Concesión.
89. Por otro lado, cabe precisar que, las Partes, según Informe N° 1587-2020-MTC/19.02²⁹ y PDA vigente, han considerado que el plazo de 6 años establecidos en el Anexo 6 es para construir y poner en operación el nuevo terminal, periodo dentro del cual también se habría considerado la transición de operaciones del terminal vigente al terminal nuevo. Para tal efecto, se procede con referirnos a lo establecido en el PDA vigente, como se ha señalado:

²⁹ Informe con el cual el Concedente otorgó la suspensión de obligaciones de distintas obligaciones por la fuerza mayor.

El segundo hito abarca la **entrada en servicio del resto del desarrollo del aeropuerto**, encabezado por la **operación del nuevo terminal** de pasajeros. Este hito engloba:

- El nuevo terminal de pasajeros.
- La nueva playa de estacionamiento de vehículos.
- La nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Nuevas áreas de apoyo a la aviación.
- Nuevos sistemas de accesos al lado tierra.
- El desarrollo de áreas para actividades no aeronáuticas.
- Nuevas áreas de servicios y sistemas especiales.

Considerando los plazos establecidos en el Contrato de Concesión del AIJC, la fecha de término planificada para el **segundo hito** es el segundo trimestre del **año 2024**.

Fuente: Plan de Desarrollo Aeroportuario presentado por LAP y aprobado por la DGAC.

90. Por lo tanto, de la revisión de la presente disposición contractual, se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 son aquellas que prevea el **Anexo 6**, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los **planes maestros de desarrollo aeroportuario**, así como sus actualizaciones.

E) Niveles de servicio IATA:

91. Mediante Adenda 7, el Contrato de Concesión fijó como norma la última edición del Manual IATA, el cual contempla tres categorías de niveles de servicio: i) Sobredimensionado, ii) Óptimo y iii) subóptimo, siendo el servicio requerido el Óptimo.
92. Asimismo, en la Cláusula Cuarta de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, se determinó que para la infraestructura existente no le será exigible al Concesionario el cumplimiento de los RTMs de los numerales 1.21 y 1.22.2.3 contemplados en el Anexo 14 del contrato de concesión mientras dure la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del AIJCh, el cual incluye el Nuevo Terminal, y que LAP se compromete a hacer sus mejores esfuerzos a fin de mantener los niveles y estándares de calidad y de servicios establecidos en el Contrato de Concesión.
93. Por lo tanto, conforme la Adenda 7, el Concesionario debe construir el Nuevo Terminal con capacidad requerida que permita cumplir el nivel de servicio Óptimo de IATA para la demanda proyectada en cada horizonte de planificación, no habiéndose contemplado en la Adenda 7 que el déficit de capacidad del Nuevo Terminal pueda ser absorbido por el antiguo terminal.

F) Consideraciones finales:

94. Todo lo mencionado en anteriormente, se encuentra enmarcado en el ordenamiento contractual vigente³⁰, en el cual se ha establecido como definición de Mejoras³¹

³⁰ Los numerales 1.31, 1.32, 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión definen el significado de Mejoras y de Mejoras Complementarias y Eventuales.

³¹ Contrato de Concesión:

aquellos bienes muebles e inmuebles producto de las inversiones que están destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria, a las que se encuentra obligado realizar el Concesionario en el AIJCh. Asimismo, ha establecido los riesgos que son asignados a cada una de las Partes en el Contrato de Concesión.

95. Como se puede apreciar, a lo largo de la relación entre las partes, la cláusula contractual que obligaba al Concesionario a desarrollar Mejoras eventuales condicionadas al volumen de tráfico se aplicó de manera coherente a lo largo de los años y esta fue modificada en la Adenda 7, indicándose además que estas mejoras se encuentran establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Se debe tener en cuenta que la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal se encuentra estrechamente vinculada con la ejecución de la mejora obligatoria de la Segunda Pista.
96. Asimismo, considerando las evidentes restricciones de capacidad que presentaba el AIJCh, las Partes acordaron que la mejora para la construcción del Nuevo Terminal pasara de ser una mejora eventual³² a una mejora obligatoria. Es decir, mediante Adenda 7 las Partes convinieron que la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal ya no se encontraría condicionada a las proyecciones de tráfico, sino que debería implementarse de manera obligatoria en los términos establecidos en la citada Adenda.
97. Finalmente, se debe indicar que, con relación a la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a usuarios y sus operadores, el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta denominada “Compromisos de las Partes” de la Adenda 7 al Contrato de Concesión precisa lo siguiente:

“CLÁUSULA QUINTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES

(...)

5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a los usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual se computa desde el 31 de mayo del 2018. Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo con las Leyes Aplicables”.

(El énfasis y el subrayado son agregados)

98. En ese sentido, como puede observarse, dentro de los compromisos asumidos por el Concesionario en mérito de la misma Adenda 7, se dejó constancia que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros debe considerar lo previsto en el Anexo 6. Si bien, dicho compromiso se refiere concretamente al “plazo”, de la adenda no se desprende que, en la construcción de la referida terminal, el Concesionario deje de observar lo señalado por el referido Anexo 6 con relación a la construcción y operación de dicha infraestructura.

“1.31. “Mejoras” significarán los bienes muebles e inmuebles, así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme a lo estipulado en el Anexo 3 del presente Contrato, cuya adquisición y construcción será a cuenta y costo del Concesionario, conforme se establece en el presente Contrato. Las Mejoras tendrán la condición de Mejoras Obligatorias, Mejoras Eventuales y Mejoras Complementarias, según corresponda.”

³² Contrato de Concesión:

“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.”

▪ **Respecto del numeral 1.18 del Anexo 14**

99. Con el propósito de abordar el análisis de la presente disposición contractual, se considera pertinente referirnos a los siguientes aspectos:

A) Requisitos Técnicos Mínimos:

100. En primer lugar, es necesario mencionar que el numeral 1.18 forma parte integrante del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el cual define los RTM que deben ser cumplidos por el Concesionario desde la etapa de diseño hasta la etapa de operación.

**“ANEXO 14
REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS**

Requisitos Técnicos Mínimos

1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

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

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

101. En segundo lugar, es necesario considerar la definición de RTM prevista en el numeral 1.51 de la Cláusula 1 del Contrato de Concesión³³.

*1.51 “Requisitos Técnicos Mínimos” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los 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 actualizados periódicamente por el OSITRAN contando con la opinión del Concedente y el Concesionario, o a requerimientos de éstos, 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**³⁴.”*

(El énfasis y el subrayado son agregados)

102. Sobre el particular, conforme se aprecia en la redacción del numeral 1.51 existen en el Contrato de Concesión RTMs estipulados tanto en la sección 1 del Anexo 6 de las

³³ Cláusula modificada por la Cláusula Tercera de la Adenda 6 del Contrato de Concesión, suscrita con fecha 08 de marzo de 2013.

³⁴ Declaración de las Partes en virtud de la Cláusula Cuarta de la Adenda 6: “Las Partes se comprometen a iniciar la revisión y actualización, de ser el caso, de los Requisitos Técnicos Mínimos contemplados en el párrafo siguiente, en un plazo que no excederá de treinta (30) Días Calendario, contados a partir de la presentación del requerimiento sustentado del CONCESIONARIO. Ambas Partes priorizarán la revisión de los Requisitos Técnicos Mínimos referidos a: paisajismo, ancho de corredores, posiciones de contacto y veredas frontales del edificio terminal, con la finalidad de facilitar la ejecución de las obras del Nuevo Terminal de Pasajeros a que se refiere el Anexo 6 del CONTRATO DE CONCESIÓN.
(...)”

Bases, así como, otros más específicos en el Anexo 14. En ambos anexos se establecen distintos requisitos de diseño para el desarrollo de proyectos relacionados con la infraestructura aeroportuaria, es así que, a nivel de diseño, es donde se podrían presentar variaciones entre lo estipulado en el Anexo 6 y el Anexo 14³⁵.

103. A título ilustrativo, en el procedimiento de modificación de RTM 1.25 “Jardinería/Grass”, llevado a cabo con Resolución de Consejo Directivo N° 019-2006-CD-OSITRAN, el Ositrán señaló que de existir discordia entre el Anexo 6 y el Contrato de Concesión y sus anexos, que integran las Bases, primará el Contrato de Concesión y sus anexos sobre la Propuesta Técnica del Concesionario, opinión que se vertió en el caso de un mismo RTM 1.25 “Jardinería/Grass”, el cual presentaba distintos alcances en su ejecución, tanto en el Anexo 6 como en el Anexo 14³⁶.

B) Sobre el RTM 1.18 “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros”:

104. Como premisa de partida, es necesario precisar que el numeral 1.18 del Anexo 14 hace referencia al RTM relacionado con las “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros”, conforme se aprecia a continuación:

“1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

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

Período Remanente de Vigencia de la Concesión

Tiempo de conexión:

- *Nacional: 1 hora*
- *Internacional: 90 minutos*

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

³⁵ Al respecto, es necesario mencionar que en numeral 14 de dicha Resolución se estipula que el Contrato de Concesión establece la posibilidad de que se modifiquen los Planes de Diseño y de Trabajo de las Mejoras considerando las siguientes cláusulas del Contrato de Concesión: El Numeral 5.6, el segundo párrafo del Numeral 5.10 y el Numeral 1,26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. En a las citadas cláusulas el Consejo Directivo sustenta la modificación de los RTM del Anexo 14.

³⁶ Para ese caso, la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2006-CD-OSITRAN estableció que era necesario realizar una interpretación debido a que en ambos Anexos se mostraban alcances distintos respecto a su ejecución.

De esta manera, en el Informe N° 006-06-GS-GRE-GAL-OSITRAN que sustenta la Resolución, se indica que, en la propuesta técnica Anexo 6, la ejecución del RTM 1.25 involucraba un monto de inversión previamente definidos, mientras que en el Anexo 14 reducía el área del aeropuerto que contaría con jardinería, por lo que el Consejo Directo realizando una interpretación en el marco de la modificación de RTM, aprobó el cambio considerando lo siguiente:

“Artículo 1°.- Declarar procedente la solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. para que se modifique el Requisito Técnico Mínimo a que se refiere el Numeral 1.25 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCh sobre “Jardinería y Paisajismo”, en el extremo referido a la introducción de soluciones técnicas distintas a las de grass y zonas verdes en las áreas no pavimentadas del AIJCh.

La redacción inicial era “1.25 Jardinería/Grass: Jardinería, grass y su sistema de irrigación, deberá ser suministrado para el área total del Aeropuerto que no está cubierta por pavimento.

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

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

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

Ventilación y aire acondicionado (HVAC).

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

Parámetro para el diseño del sistema. Condiciones internas:

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

Sistema de manejo de equipajes

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

(El énfasis es agregado)

105. En efecto, el RTM 1.18 del Anexo 14 contempla las siguientes obligaciones en distintos procesos que aplican al terminal de pasajeros:

- *Tiempo de conexión.*
- *Conexiones entre terminales.*
- *Pantallas de información comercial, pública y de las líneas aéreas.*
- *Ventilación y aire acondicionado (HVAC).*
- *Sistema de manejo de equipajes.*

106. Nótese que el primer párrafo introductorio del RTM 1.18 señala que la determinación de la capacidad de operación del aeropuerto se encontrará regulado de manera específica en el RTM 1.3³⁷ del citado Anexo, por lo que se evidencia una vez más que, el RTM 1.18 constituye un RTM de operación, es decir, no constituye la disposición que regula la implementación y desarrollo de las mejoras obligatorias que permitan atender la capacidad requerida del AIJCh.

³⁷ Relacionado a la Capacidad de Operación.

“1.3 Capacidad de Operación Anual

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

107. Como se señaló líneas arriba, el numeral 1.51 de la Cláusula 1³⁸ del Contrato de Concesión, define a los RTM como aquellos criterios mínimos de calidad que el Concesionario deberá mantener y cumplir para las etapas de **diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación** del Aeropuerto y están contenidos en el Anexo 14.
108. Asimismo, el numeral 1.1 del Anexo 14 señala que, estos requisitos serán aquellos regulados por la normativa IATA, OACI, ACI o por las entidades especializadas para cada caso específico y le serán aplicables la normativa de la DGAC del MTC, del Ministerio de Vivienda, Construcción Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento e INDECI.
109. Como podemos observar, los RTM tienen como finalidad establecer exigencias que el Concesionario debe implementar desde la etapa de diseño hasta la etapa de operación de la infraestructura aeroportuaria, que por tratarse de temas especializados en distintos sistemas del aeropuerto, el numeral 1.1 del Anexo 14 lista la normativa que deberá aplicarse en cada caso y en cada proceso relacionado con el terminal de pasajeros.
110. En ese contexto, el numeral 1.18 del Anexo 14 es un RTM que aplicaría en la etapa de operación y en caso de que, en algún momento de la Concesión se presentara la necesidad de trasladar personas entre las terminales de pasajeros que podiera tener el aeropuerto, corresponderá al Concesionario la obligación de proporcionar el medio de transporte requerido.
111. Sobre el particular, respecto del precitado RTM, preliminarmente resulta válido referirnos a su versión previa a la modificación realizada a través de suscripción de la Adenda 7, toda vez que en su redacción también se previó la misma denominación, esto es, “Conexión entre terminales” (término plural) a fin de establecer como obligación del Concesionario prestar el servicio de transporte de pasajeros en los terminales ubicados dentro del aeropuerto, tal y como se verifica a continuación:

Redacción del RTM “Conexión entre terminales” pre Adenda 7	Redacción del RTM “Conexión entre terminales” post Adenda 7
<i>“Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo.”</i>	<i>“Conexiones entre terminales: El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal. (...)”</i>

(El énfasis es agregado)

³⁸ “**Requisitos Técnicos Mínimos**” significa aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los 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 actualizados periódicamente por el OSITRAN contando con la opinión del Concedente y el Concesionario, o a requerimientos de éstos, 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.”

112. Por lo tanto, como se observa el RTM de “Conexión de Terminales”³⁹, también fue un requisito para el periodo inicial⁴⁰, periodo en cual, el AIJCh operó con el terminal de pasajeros existente.
113. Desde su formulación, la denominación “terminales” hacía referencia a “terminal nacional” y “terminal internacional”, los cuales, desde el periodo inicial han coexistido en un único terminal de pasajeros.
114. Para su pleno entendimiento es necesario analizar el Anexo 19⁴¹, en el cual se consideraba que, desde el año 1999, se implementaría el desarrollo de la infraestructura en función a la demanda y considerando dos terminales: Uno nacional y otro internacional. Asimismo, el numeral 1.22.1 del Anexo 14 denominado Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros, establece requisitos tanto para el Terminal Nacional y Terminal Internacional.
115. Por lo tanto, el citado requisito referido a la conexión entre terminales tiene como finalidad establecer la obligación de implementar servicios de transporte de personas que les permita desplazarse entre un terminal nacional y otro internacional, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han sido allí expuestos.
116. En este sentido, el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión no constituye la disposición contractual que regula el alcance de las Mejoras a las que se encuentra el Concesionario obligado a implementar en su etapa de planificación, aspecto que, conforme se ha expuesto, se encuentra regulado en los numerales 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
117. Ahora bien, según el entendimiento de la DGPPT del MTC, a partir del Informe N° 001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, mediante el cual el Ositrán emitió opinión en el proceso de suscripción de la Adenda 7, se desprendería un “contraste” o una “contraposición” entre lo establecido en el numeral 5.6.2.1 del literal b) de la Cláusula 5 y el Anexo 6 del Contrato de Concesión y el RTM del numeral 1.18 del Anexo 14 que contiene el apartado denominado “Conexiones entre Terminales”.
118. Al respecto, es preciso indicar que el Anexo 14 – RTM fue modificado en el marco de la Adenda 7, no solo respecto al RTM 1.18, sino que, conforme lo propuesto y señalado por las Partes, la revisión de los RTMs del Anexo 14 tuvo como única finalidad la actualización de la totalidad de los RTMs a la normativa IATA, OACI y otros entes especializados, de una manera moderna y con estándares de vanguardia, como se evidencia de las comunicaciones de la Carta LAP-GRE-C-2016-000603 e Informe N° 1315-2016-MTC/25, con las cuales las Partes sustentaron su solicitud de modificación contractual mediante Adenda N° 7.

³⁹ Contrato de Concesión:
“Anexo 14

(...)

1.18.1. *Periodo Inicial:*

Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión de los edificios internacionales y domésticos, los que deberán existir al momento de apertura del terminal nacional (aproximadamente en el 14avo. de vigencia de la Concesión), y durante todas las subsecuentes fases de desarrollo.

[Eliminado con Adenda 7 por actualización]

⁴⁰ Contrato de Concesión

“1.45 **“Periodo Inicial”** significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive.”

⁴¹ Anexo 19 eliminado por el numeral 23 de la Cláusula Tercera de la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita con fecha 25 de julio de 2017.

119. Asimismo, con Informe N° 1315-2016-MTC/25, el Concedente remitió la opinión vertida por la DGAC mediante Informe 1356-2016-MTC/12.08 respecto a **la propuesta de actualización y modificación del Anexo 14 del Contrato de Concesión.**
120. En el citado informe la citada Dirección emitió opinión técnica respecto a la propuesta de eliminación, precisión y actualización de cada uno de los requisitos conforme propuesta de LAP, haciendo referencia a una “mesa de trabajo” en la cual pudieron discutirse distintos aspectos referidos a la aplicación de los RTMs en el periodo remanente.
121. Cabe precisar que, la opinión vertida por la DGAC mediante Informe 1356-2016-MTC/12.08, **no tuvo como finalidad analizar el alcance, plazo y condiciones referidos a la mejora obligatoria del terminal de pasajeros**, aspecto que fue sustentado por las partes en la propuesta de modificación del numeral 5.6.2.1, 5.23, Anexo 11, Anexo 6 y Cláusula Quinta – Compromisos de las Partes.
122. Así, en el marco del citado procedimiento, mediante el Anexo 1 del Informe N° 0001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el Organismo Regulador opinó respecto de la propuesta de modificación y/o actualización de los RTM del Anexo 14 presentada por las Partes, opinión que debe leerse en el contexto del objeto propuesto de la modificación planteada en la Adenda 7⁴² y no de una manera selectiva con el propósito

⁴² Sobre el particular, el Concedente remitió el sustento respecto de la propuesta de modificación de los RTMs contenidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. La propuesta contemplaba la modificación y/o eliminación de 59 RTMs del Anexo 14 del Contrato de Concesión. De los 59 requisitos técnicos mínimos evaluados, mediante Informe N°001-2017-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN, este Organismo emitió opinión favorable respecto a 48 RTMs (81%), 4 requisitos técnicos mínimos requerían de mayor sustento para emitir opinión y 7 requisitos técnicos mínimos tenían opinión desfavorable. Los RTMs evaluados fueron:

- Modificación del RTM 1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos.
- Modificación del RTM 1.2 Generalidades.
- Modificación del RTM 1.3 Capacidad Operacional Anual.
- Modificación del RTM 1.4 Reglamentos y Normas de Calidad.
- Modificación del RTM 1.5 Requisitos de Calidad.
- Modificación del RTM 1.6 Protección del Medio Ambiente.
- Modificación del RTM 1.7 Pistas de Aterrizaje/Despegue, Pistas de Rodaje y Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves.
- Modificación del RTM 1.8 Especificaciones para la Nueva Segunda Pista de Aterrizaje/Despegue 15R/33L; a excepción de la inclusión de la “Clave de Referencia de Aeródromo 4E”, respecto a lo cual no resultó posible emitir opinión al no haberse remitido el sustento respectivo por parte de la DGAC. No obstante, señalamos que por ser un tema de diseño regulado en la RAP 314, corresponde a la DGAC definir la Clave de Referencia de la Segunda Pista.
- Modificación del RTM 1.9 Especificaciones para las Calles de Rodaje.
- Modificación del RTM 1.10 Especificaciones para la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves.
- Modificación del RTM 1.11 Iluminación de la Plataforma de Estacionamiento.
- Modificación del RTM 1.12 Iluminación de Pistas de vehículos terrestres.
- Modificación de RTM 1.13 Suministro de Energía Eléctrica.
- Modificación del RTM 1.15 Sistema para Suministro de Combustible.
- Modificación del RTM 1.17 Sistema de Seguridad.
- Modificación del RTM 1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros.
- Modificación del RTM 1.21 Requerimiento para el Edificio del Terminal – Salidas.
- Eliminación del RTM 1.22 Requerimiento para el Edificio del Terminal – Llegadas.

de invocar presuntas contradicciones entre las opiniones emitidas por el Ositrán y por la DGAC del MTC.

123. A mayor detalle, en el proceso de negociación de la Adenda 7, con Informes N° 1315-2016-MTC/25 y N° 505-2017-MTC/25 y Carta N° LAP-GRE-C-2016-000603, la DGPPT del MTC y LAP respectivamente, sustentaron, entre otros, la modificación del Anexo 14 del Contrato de Concesión. Ambos señalaron que la modificación del citado Anexo se realizaba con la única finalidad de actualizarlos a la normativa IATA, OACI y otros entes especializados, de una manera moderna y con estándares de vanguardia, así como de eliminar aquellos RTM que fueros aplicables sólo al periodo inicial, tal como se desprende de las comunicaciones siguientes:

“Carta LAP-GRE-C-2016-00603 (Con el cual LAP sustentó la Adenda N° 7):

-
- Eliminación del RTM 1.22.1.A.6 Objetivos del Diseño de Terminales, requerimiento de seguridad de la FAA parte 107.
 - Eliminación del RTM 1.22.1.B.1 y 1.22.1.B.2 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, área (m²) de los edificios terminales nacionales e internacionales por pasajero hora punta.
 - Modificación del RTM 1.22.1.B.3 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, uso de áreas compartidas.
 - Modificación del RTM 1.22.1.B.5 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, espacio para formación filas check in.
 - Modificación del RTM 1.22.1.B.6 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, espacio entre unidades de equipaje.
 - Eliminación del RTM 1.22.1.B.9 y 1.22.1.B.10 Criterios para el Diseño de los Edificios de los Terminales, distancia máxima entre vereda del edificio terminal y mostradores y sala de llegadas.
 - Modificación del RTM 1.22.2.A Instalaciones para el estacionamiento de vehículos.
 - Eliminación del RTM 1.23 Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE).
 - Modificación del RTM 1.24 Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto.
 - Modificación del RTM 1.25 Estabilización de franja de pista, calles de rodadura, RESA.
 - Modificación del RTM 1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos.
 - Eliminación del RTM 1.27 Período Inicial – Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años.
 - Eliminación del RTM 1.28 Mejoras en Servicios a ser Realizados en los Primeros Seis (06) Meses de Concesión.
 - Modificación del RTM 1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.
 - Modificación del RTM 1.32 Cronograma de Revisión para el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.
 - Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Eliminación de Referencia Centro Comercial Jockey Plaza.
 - Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Inclusión de Repuestos y Eliminación de Requisitos de Almacenaje de repuestos en Bodegas.
 - Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Eliminación de Requisitos para Pisos Alfombrados.
 - Modificación del RTM 2.2 Programa de Mantenimiento y Limpieza, Modificación de Requisitos para Pisos de Superficie Rígida.
 - Eliminación del RTM 3.1 Normas y Reglamentos de la Aviación Peruana.
 - Modificación del RTM 3.2 Anexos y Manuales OACI.
 - Eliminación del RTM 3.7 Normas de Planificación y Diseño de Aeropuertos y Otros Edificios Públicos.
 - Matriz de las Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria.

9. Finalmente se solicita que los requisitos técnicos mínimos establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión sean adaptados de acuerdo a la evolución de la industria aeroportuaria, eliminando aquellos que han quedado desfasados por el transcurso del tiempo y haciendo de aplicación las disposiciones emitidas por las instituciones o entidades especializadas.”

“Informe N° 1315-2016-MTC/25:

6.167 En ese sentido, dadas las competencias de la DGAC, como responsable de la aprobación de los Planes Maestros de Desarrollo y de la aprobación de los expedientes necesarios para la ejecución de las obras de ampliación del AIJCH, resulta necesario que los RTMs sean actualizados de acuerdo a la normativa IATA, especialmente el Airport Development Reference Manual (ADRM) 10ma Edición que brinda lineamientos para el diseño en los terminales y la conexión a los mismos, así como por la importancia de los documentos de OACI que paulatinamente sufren modificaciones, actualizaciones y mejoras desde el punto de vista de planificación, modelación, innovación tecnológica y mejoramiento de equipos de aeronavegación, debido a que algunos de los RTMs actualmente vigentes en el Anexo 14 del Contrato de Concesión se encuentran desfasados o han sido reemplazados por otros, debido a la actualización de la normativa aeroportuaria por el pase de los años desde el 2001 al 2016, haciendo la labor de los órganos técnicos de aprobación más fácil.”

“Informe N° 505-2017-MTC/25:

7.289 Dado que el Concedente tiene la titularidad de la infraestructura y define la política del Sector respecto al desarrollo del mismo, resulta consistente que el Concedente proponga la siguiente actualización de los RTMs contemplados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Lo que se busca es viabilizar la modificación de los RTMs de acuerdo a la normativa IATA, OACI y los entes especializados para cada caso específico. La facultad de poder priorizar la normativa actualizada sobre los RTMs permitirá dar predictibilidad y sujetar el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del AIJCH, de una manera moderna y con los estándares de vanguardia para el diseño de una nueva infraestructura aeroportuaria.”

124. Es importante señalar que, este entendimiento respecto de lo que regula el RTM 1.18 del Anexo 14 y al propósito de la modificación de los RTM con Adenda 7, ha sido compartido por el Concesionario, como se puede evidenciar en el PDA del AIJCh que fue presentado por LAP con Carta N° C-LAP-ADP-2017-0045 de fecha 05 de octubre de 2017, esto es, de manera posterior a la suscripción de la Adenda 7 suscrita el 25 de julio de 2017.
125. Finalmente, se debe considerar que, con Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2021-0467 recibida por el Organismo Regulador el 12 de mayo 2021, LAP presentó su actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh, sustentándola en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como en la necesidad de desarrollar una nueva estrategia para el crecimiento futuro del AIJCh por la afectación de la crisis sanitaria del COVID-19, no habiéndose citado en su solicitud el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
126. A mayor abundamiento es necesario mencionar que la DGAC del MTC, en su calidad de órgano técnico del MTC, la misma que regula y supervisa el cumplimiento de las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP) el lado aire del aeropuerto, en la Resolución Directoral N° 637-2021-MTC/12, atendiendo un recurso de reconsideración contra el Informe N° 468-2021-MTC/12.08, sobre la actualización del PDA del AIJCh, señala lo siguiente:

“Que, por el contrario, OSITRAN no solo no rectifica la opinión brindada sino que en el Oficio N° 0209-2021-PD-OSITRAN, el Regulador menciona que si bien la cláusula 1.26 del Anexo 14 señala que el Concesionario puede hacer modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, se debe considerar además lo estipulado en el numeral 5.3 de la cláusula quinta de la adenda 7, la cláusula 5.6.2.1, literal b, y el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Es decir, remite

nuevamente a una lectura integral mencionando que debe considerarse el literal b) de la Cláusula 5.6.2.1 y el Anexo 6, entre otras;

Que, (...) sin embargo, el informe N° 468-2021-MTC/12.08 no soslaya el hecho que la Adenda N° 07 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez introduce el numeral b) en la cláusula 5.6.2.1 que dice que el Concesionario está obligado a “Construir las mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones ”;
(...)

Que, con relación a que el Contrato de Concesión permite una operación aeroportuaria dual, (...)

Que, lo que se entiende es que el Contrato se está refiriendo a la conexión que debe existir entre los distintos extremos de un terminal en forma de “H”, o en su caso “Y”, que conecten la parte nacional con la internacional del aeropuerto;

Que, con relación a que la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión, suscrita el 25 julio de 2017, mantuvo la posibilidad de que la operación aeroportuaria se realice con más de un terminal, se menciona que eso no se ve reflejado en la aprobación del Plan de Desarrollo Aeroportuario aprobado con Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, del 06 de noviembre de 2018, que se encuentra vigente, toda vez que el mismo mantuvo su apego a lo señalado en el Anexo 6, es decir la operación con un solo terminal.

Que, se hace notar que el PDA vigente fue aprobado en el año 2018, lo que es una muestra que a pesar del tiempo transcurrido desde que fue firmado el contrato de Concesión, se mantuvo el apego al concepto de terminal único, lo que demuestra que el simple paso del tiempo no afectó las ventajas que supone trabajar desde un terminal único;
(...)

127. Como se observa, a efectos de ejercer las funciones que le han sido asignadas, la DGAC del MTC ha despejado cualquier posible incertidumbre sobre cuál es el contenido del PDA que debe presentarse para actualización para el AIJC, habiendo realizado un análisis claro respecto de los alcances de las disposiciones contractuales reguladas en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
128. Conforme se ha expuesto, lo señalado en el numeral 1.18 del Anexo 14 no se contraponen con lo establecido sobre la operación con un solo Terminal, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 6 y Numeral 1.26 del Anexo 14 – Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión. Asimismo, es importante señalar que este numeral se refiere a la conexión entre **las terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto**, no a la operación de dos terminales ni a los criterios de implementación de la nueva infraestructura.

▪ **Respecto del numeral 1.26 del Anexo 14**

129. La presente disposición contractual señala lo siguiente:

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

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

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

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

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

(El énfasis es agregado)

130. La presente disposición contractual regula el procedimiento que debe seguir el Concesionario para la aprobación de las actualizaciones del Plan Maestro por parte de la DGAC del MTC. En ese sentido, el Contrato de Concesión reconoce que será dicha dirección del MTC la entidad competente para evaluar y aprobar los referidos planes, que en un escenario de actualización pudiese presentar el Concesionario, aspecto que guarda correspondencia con el artículo 49 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC⁴³.
131. Luego de la suscripción de la Adenda 7 (25 de julio de 2017), mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, la DGAC del MTC aprobó el “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, presentado por LAP, con lo cual, se verifica que tanto el Concesionario como la DGAC aplicaron el primer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14.
132. El tercer párrafo de la citada disposición contractual, señala que, el Concesionario se encuentra facultado para que, en cualquier momento durante la fase de ejecución contractual, pueda proponer modificaciones el plan maestro, siempre que estés resulten ventajosas para la operación del aeropuerto y repercuta positivamente en los usuarios. No obstante, es necesario mencionar que también es de aplicación la segunda premisa comprendida en el mismo tercer párrafo, la misma que está relacionada con los estándares básicos y requisitos técnicos mínimos, conforme lo estipulado en el numeral 5.10⁴⁴ de la Cláusula 5 y las normas OACI.

⁴³ Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil:

“Artículo 49º.- Todo aeropuerto debe contar con un Plan Maestro que establece la proyección que tendrá, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los que son aprobados mediante Resolución Directoral de la DGAC.
(...)”

(El subrayado es agregado).

⁴² Es necesario mencionar que el numeral 5.10 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión del AIJCh señala:

“El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años (...).

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Periodo Inicial y los Gastos relacionadas a dichas Mejoras, (...).” Subsiguientemente a tal presentación, los planes de diseño, programas de trabajo y presupuestos para las Mejoras Obligatorias para las Mejoras Complementarias así como para las Mejoras Eventuales deberán ser presentados por el Concesionario a OSITRAN, cuando menos en forma anual. Los planes de diseño y de trabajo podrán ser modificados solo con la aprobación del Concedente, contando con la opinión técnica de OSITRAN, salvo el caso de modificaciones que no superen el quince por ciento (15%) del monto de las inversiones incluidas en el plan de diseño y de trabajo referido a Mejoras Obligatorias, Mejoras Complementarias o Eventuales, según corresponda, las mismas que serán directamente aprobadas por OSITRAN, quien notificara al Concedente, tanto de la solicitud como de la aprobación efectuada”.

(El subrayado es nuestro)

133. Con relación a la última propuesta de actualización del PDA se observa que, tanto el Concesionario como la DGAC del MTC han aplicado el tercer párrafo del citado numeral, como resultado de ello, a través del Informe N° 468-2021-MTC/12.08, la DGAC del MTC ha señalado lo siguiente:

“Como conclusión de esta parte del análisis, se evidencia que las modificaciones que propone el Concesionario como actualización del PDA (Plan Maestro) no son ventajosas para el aeropuerto (porque se realizarían menos obras y menos inversiones), ni redundan en beneficio del público usuario (porque la conectividad entre los terminales tendría que realizarse por fuera del aeropuerto) y, tampoco para los operadores (porque tendrían que utilizar mayores recursos para sus operaciones).”

134. De otro lado, con relación al alcance del segundo párrafo del 1.26, el cual señala que **“Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda”**, cabe indicar que, de acuerdo con el marco normativo⁴⁵, los Planes

Al respecto, como se aprecia que, desde un punto de vista estrictamente técnico, las mejoras señaladas en el Contrato de Concesión se refieren a: los bienes muebles, inmuebles y las inversiones que se realicen sobre los Bienes de la Concesión con el objeto de mejorar la infraestructura del AIJCh, así como la de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación prestados, pudiendo las referidas mejoras tener la naturaleza de obligatorias, eventuales o complementarias.

Sobre el particular, el Consejo Directivo del Ositrán, mediante Resolución N° 073-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015, aprobó el "Procedimiento para la Gestión del Plan de Diseño y de Trabajo – Presupuesto y Programa de Inversiones (PDT-PPI) del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", el cual tiene por finalidad contar con un instrumento de gestión que permita controlar el planeamiento, la programación y desarrollo previsto de las inversiones en mejoras, en concordancia con el Contrato de Concesión del AIJCh, en la cual se precisa sobre la base de la definición del PDT-PPI, según detalle.

El PDT-PPI se presenta anualmente durante el Periodo Remanente y se realiza un mes antes del inicio del año propuesto para las Mejoras, es el caso del PDT – PPI 2022 fue presentado por LAP mediante Carta N° C-LAP-GPF-2021-0612 del 29 de noviembre de 2021, en cumplimiento del numeral 5.10 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, la cual como producto de la revisión del Organismo Regulador fue devuelta con observaciones mediante Oficio N° 13730-2021-GSF-OSITRAN del 28/12/2021, de acuerdo con lo señalado en el Informe N° 02075-2021-JCA-GSF-OSITRAN, siendo una de las observaciones principales que no se ajusta al PDA vigente.

Cabe precisar que, tanto el Plan Maestro - versión 2002, 2005 como el PDA 2018 vigente no contienen los montos de inversiones en mejoras por realizar, estos son presentados de manera anual en los PDT - PPI, sobre la base de una ingeniería conceptual más detallada, los cuales son presentados para opinión y conformidad, de ser el caso.

Cabe señalar, que con Oficios N° 1798-2018-GSF-OSITRAN y N° 6374-2018-GSF-OSITRAN, OSITRAN opinó sobre el Plan de Desarrollo Aeroportuario, el cual contiene el diseño conceptual de la expansión del AIJCh (segunda pista y nuevo terminal), en el marco de lo establecido en la cláusula 5.6.2.1 literal a) y primer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. Esta particularidad de actualizar el Plan Maestro de manera automática, en base al diseño conceptual de la expansión del AIJCh ya se ejecutó, conforme el primer párrafo del citado numeral 1.26, es decir, ya no existe marco contractual para que Ositrán opine nuevamente sobre una modificación del Plan Maestro de Desarrollo.

⁴⁵ **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261:**

Artículo 49.- Todo aeropuerto debe contar con un Plan Maestro que establece la proyección que tendrá, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los que son aprobados mediante Resolución Directoral de la DGAC.

(El subrayado es agregado)

Capítulo 2 del Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI – Documento 9184:

2.8.1 Debería prepararse un plan general para la totalidad del aeropuerto, definiendo los conceptos fundamentales y el trazado general que permitan aprovechar al máximo las posibilidades del emplazamiento elegido. El plan general debería surgir del examen de todos los factores que afectan al transporte aéreo y que fomentarán u obstaculizarán el desarrollo y utilización del aeropuerto durante toda su vida útil.

Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia y asimismo debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión.

135. Este concepto ha sido recogido en el contenido y alcance de los Planes del AIJCh aprobado en los años 2002 (basado en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo presentado en la Propuesta Técnica de LAP, tomando en cuenta lo establecido para el Periodo Inicial en el numeral 1.26 del Anexo 14), 2005 y 2018, los cuales contienen la planificación de la totalidad de las instalaciones del AIJCh.
136. Al respecto, tal como se mencionó en el objeto de la Adenda 7, esta tuvo como finalidad desarrollar de manera integral la ejecución del proyecto de ampliación del aeropuerto, lo cual fue el plasmado en el PDA vigente, por lo tanto, dicho término no podría entenderse de manera independiente o aislada y con efectos contractuales distintos respecto de la Mejora Obligatoria referida a la segunda pista de aterrizaje o a la Mejora Obligatoria referida a la construcción del Nuevo Terminal de pasajeros.
137. Asimismo, mediante Informe N° 1315-2016-MTC/25 con el cual el Concedente sustentó su solicitud de suscripción de Adenda 7, manifestó su entendimiento, respecto a que ambas mejoras deben implementarse de manera conjunta:

2.8.2 El plan debería proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su tamaño total definitivo. Debería definir las capacidades necesarias en cuanto a aeronave, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, junto con una indicación de las fases principales de construcción que resultan posibles en términos materiales y económicos, así como las fechas en que se prevea que se necesitarán.

(El subrayado es agregado)

6.201 De acuerdo con el Contrato de Concesión la única Mejora Obligatorias que se encuentran pendientes de ejecutar por el Concesionario, es la construcción de la segunda pista de aterrizaje. Esta Mejora originalmente debió estar terminada y en operación después de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario el área requerida para la Ampliación del Aeropuerto.

6.202 La construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros es una Mejora Eventual debido a que se encuentra prevista en el Anexo 6 del Contrato de Concesión (propuesta técnica presentada por el Concesionario).

6.203 El Nuevo Terminal de Pasajeros de acuerdo a la modificación planteada en la presente Adenda se configura en una obligación para el Concesionario, debido a que tendrá fecha de inicio (enero 2018) y plazo de construcción de seis (06) años, de acuerdo a la propuesta del Concesionario establecida como Anexo 6 del Contrato de Concesión

6.204 Este cambio se encuentra alineado en incentivos ya que desde el ámbito del desarrollo aeroportuario no sería económicamente viable construir una segunda pista de aterrizaje, cuatros (04) años y no tener un Nuevo Terminal de Pasajeros que albergue a las empresas aéreas y la mayor afluencia de pasajeros debido a la ampliación de la infraestructura.

6.205 De acuerdo con esto, el Nuevo Terminal de Pasajeros a partir de la suscripción de la presente Adenda se vuelve obligación para el Concesionario, ya que su puesta en operación se encuentra regulada y desde el ámbito de desarrollo aeroportuario el Concesionario no tendría incentivos para construir la segunda pista de aterrizaje sin construir el Nuevo Terminal de Pasajeros, que servirá para albergar a las empresas aéreas incrementando los ingresos del Aeropuerto producto de la operación de la segunda pista. Esto se encuentra alineado con los incentivos comerciales del Concesionario.

138. Finalmente, se debe señalar que a la fecha se encuentra en ejecución el PDA al que se hace referencia en el primer párrafo del numeral 1.26, el cual fue aprobado por la DGAC del MTC en el año 2018.

E. Respetto a la actualización del Diseño Conceptual del Nueva Terminal de pasajeros del AIJCh

139. Con relación a la actualización del expediente del diseño conceptual del Nuevo Terminal de pasajeros para desarrollo del AIJCh, debemos señalar que mediante Informe N° 0323-2018-JCA-GSF-OSITRAN e Informe N°0949-2018-JCA-GSF-OSITRAN, en el marco de la Adenda 7, no solo se emitió opinión respecto del diseño conceptual de la pista de aterrizaje, sino que también se realizó una evaluación y se emitió opinión del diseño conceptual del Nuevo Terminal, dejando los comentarios y observaciones relacionados con la proyección de la demanda y temas derivados, para que sean atendidos en el expediente de diseño conceptual citado.
140. Sobre el particular, es necesario considerar lo estipulado en el Contrato de Concesión respecto a las Etapas de Desarrollo, las mismas que son detalladas en el Numeral 1.26 del Anexo 14 – R.T.M. del Contrato de Concesión establece 10 etapas de desarrollo a ser cumplidas por LAP durante la ejecución de las Mejoras en el AIJCh, las cuales son las siguientes: El Numeral 1.26 del Anexo 14 – R.T.M. del Contrato de Concesión establece 10 etapas de desarrollo a ser cumplidas por LAP durante la ejecución de las Mejoras en el AIJCh.

		DESCRIPCION
Etapas 1 y 2: Planificación y Programación	→	La información de estas Etapas está contemplada dentro del Plan Maestro vigente o en el Presupuesto y Programa de Inversiones.
Etapa 3: Ingeniería Conceptual	→	Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Conceptual que es la base para la elaboración del Desarrollo del Diseño / Ingeniería Preliminar.
Etapa 4: Ingeniería Preliminar	→	Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Preliminar con un mayor detalle que la Ingeniería Conceptual, e incluye las diversas especialidades.
Etapa 5: Ingeniería Final	→	Sustenta la preparación de los Planos de todas las especialidades y Especificaciones Técnicas de Construcción, así como el resto de la
Etapa 6: Concurso para Construcción	→	Sustenta el proceso realizado para la contratación de la Empresa contratista a cargo de las Obras, compra de Suministros y contratación de Servicios.
Etapa 7: Construcción	→	Sustenta el proceso realizado por el Contratista durante el desarrollo del Servicio / Suministro / de la Obra.
Etapa 8: Conclusión del Proyecto	→	Sustenta el proceso realizado por el Contratista una vez concluida la Obra y/o Servicio y la entrega de la misma al Concesionario.
Etapa 9: Puesta en Operación	→	Sustenta el proceso de Ocupación de las instalaciones terminadas y/o puesta en marcha u operación.
Etapa 10: Recepción Definitiva	→	Sustenta el proceso de Inspección final de las instalaciones al año de comunicada la Ocupación y/o Puesta en Marcha u Operación.

141. Al respecto, en la “Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez” vigente a esa fecha, aprobada mediante Resolución del Consejo Directivo N° 007-2018-CD-OSITRAN de fecha 21 de marzo 2018, se establecía para el diseño conceptual del proyecto de ampliación, lo siguiente:

2.2.6. Etapa de Desarrollo 3: Desarrollo del Diseño – Ingeniería conceptual

Esta etapa será definida por la propuesta base del diseño conceptual realizada por el Contratista del EPC.

La propuesta del contratista puede ser elaborada en base a la ingeniería conceptual de referencia que el Concesionario pudiera haberle entregado previamente.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación técnica que aparece en el listado de entregables del Anexo 2.1 de la presente Directiva, asimismo otorgará acceso al OSITRAN y/o Supervisor al sistema de gestión del EPC para su comprobación.

142. Asimismo, que en el año 2021, se actualizó la “Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC” mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2020-CD-OSITRAN, debido a que era necesaria la incorporación de las otras modalidades de contratación a ser adoptadas por LAP para el proyecto de ampliación del AIJCh, en la que se detallan distintos aspectos, entre ellos, los relacionados con la ingeniería conceptual e ingeniería preliminar, aspectos que son utilizados durante la ejecución del proyecto de ampliación. En esa misma actualización, se considera los documentos entregables y el contenido de cada una de las etapas, como se muestra a continuación:

"DOCUMENTOS TECNICOS ENTREGABLES Y CONTENIDO DEL EXPEDIENTE PARA CADA UNA DE LAS ETAPAS DE DESARROLLO A CARGO DEL CONCESIONARIO"			
ENTREGABLES PARA REVISIÓN Y APROBACIÓN DE LAS ETAPAS DE DESARROLLO DE LAS MEJORAS EN EL AIJC			
ETAPAS DE DESARROLLO	PROYECTOS (montos de contratación mayores a US\$ 50,000)		
Etapas de Desarrollo 1 y 2: PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN	PROYECTOS		
Documentos de sustento: 1. Plan Maestro vigente y sus actualizaciones (que recogerá información del expediente del Diseño Conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto, según el alcance establecido por la Adenda 7 del Contrato de Concesión). 2. Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones vigente (PDT-PII).	La información de estas Etapas está contemplada dentro del Plan Maestro vigente, sus actualizaciones o en el Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones.		
Etapa de Desarrollo 3: DISEÑO ESQUEMÁTICO / INGENIERÍA CONCEPTUAL	PROYECTOS		
Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Conceptual que es la base para la elaboración del Desarrollo del Diseño / Ingeniería Preliminar. Entregables: 1. Memoria Descriptiva por especialidades y/o memoria descriptiva de la intervención 2. Planos, Esquemas, etc. 3. Informes o Estudios Especiales 4. Valor Total Estimado de la inversión	Resumen Ejecutivo Listado de Memorias Descriptivas Conceptual Listado de Planos o Esquemas conceptuales Listado de Informes o Estudios Especiales, de requerirse alguno (ambientales, geotecnia, tráfico, entre otros).. Valor/Total Estimado de la Inversión		
Etapa de Desarrollo 4: DESARROLLO DEL DISEÑO / INGENIERÍA PRELIMINAR	PROYECTOS		
Sustenta el desarrollo de la Ingeniería Preliminar con un mayor detalle que la Ingeniería Conceptual, e incluye todas las especialidades involucradas. Entregables: 1. Memoria Descriptiva por especialidades y/o memoria descriptiva de la intervención 2. Planos, Esquemas, etc. 3. Especificaciones Técnicas 4. Informes o Estudios Especiales 5. Cronograma Referencial para construcción, nivel 1 6. Presupuesto Referencial para construcción, nivel 1	Resumen Ejecutivo Listado de Memorias Descriptivas Preliminares, según aplique Listado de Planos o Esquemas Preliminares Listado de Especificaciones Técnicas Listado de Informes o Estudios Especiales, de requerirse alguno (ambientales, geotecnia, tráfico, entre otros) Cronograma Referencial para construcción, nivel 1 Presupuesto Referencial para construcción, nivel 1		
Etapa de Desarrollo 5:- INGENIERÍA FINAL	PROYECTOS		
Sustenta la preparación de los Planos de todas las especialidades y Especificaciones Técnicas de Construcción, así como el resto de la documentación necesaria para la construcción de la obra. Entregables: 1. Memoria Descriptiva por especialidades y/o Memoria Descriptiva de la intervención 2. Memoria de Cálculo 3. Planos, Esquemas, etc. 4. Informes o Estudios Especiales 5. Listado de Licencias, Permisos y Autorizaciones requeridas para construcción 6. Especificaciones Técnicas 7. Cronograma Referencial para construcción, nivel 2 8. Presupuesto Referencial para Construcción, nivel 2	Resumen Ejecutivo Listado de Memorias Descriptivas, según aplique Listado de Memorias de Cálculo, según aplique Listado de Planos, Esquemas, etc. Listado de Informes o Estudios Especiales, de requerirse alguno (ambientales, geotecnia, tráfico, entre otros) Listado de Especificaciones Técnicas Listado de Licencias, Permisos y Autorizaciones requeridas para construcción Cronograma Referencial para construcción, nivel 2 Presupuesto Referencial para construcción, nivel 2		
Etapa de Desarrollo 6: CONCURSO PARA CONSTRUCCIÓN, SERVICIOS Y SUMINISTRO	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS

Fuente: "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" - Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2020-CD-OSITRAN

143. Teniendo en cuenta que la propuesta base del diseño conceptual que iba a realizar el Contratista EPC, se tenía que elaborar sobre la base de la ingeniería conceptual de referencia que el Concesionario había entregado previamente, así como considerando que el Plan Maestro de Desarrollo es una herramienta de planificación general del aeropuerto que determina, para cada horizonte de planificación, la totalidad de las obras (mejoras) que son necesarias para atender la demanda de aeronaves, pasajeros mercancía y vehículos y su entorno de influencia, mediante Informe N° 0323-2018-JCA-GSF-OSITRAN, no solo se emitió opinión respecto del diseño conceptual de la pista de aterrizaje, sino que también se realizó una evaluación y se emitió opinión del diseño conceptual del Nuevo Terminal, dejando los comentarios y observaciones relacionados con la proyección de la demanda y temas derivados, para que sean atendidos en el expediente de diseño conceptual citado, como se observa a continuación:

III. DESARROLLO FUTURO DEL AEROPUERTO

1.12. Observación/ Comentario 12

Para el desarrollo futuro del AIJC, considerando el marco contractual, se establecen dos hitos:

- El primero, estar en operación en 2022 (primer trimestre), y comprende:
 - Nueva pista: 3480*45m, CAT II
 - Sistema de calles de rodadura, asociada a pista actual y nueva.
 - Una parte de Plataforma Estacionamiento remoto
 - Nueva Torre de Control Aéreo (TWR).
 - Nueva Estación de Extinción de Incendios y Rescate.
 - Nuevas Ayudas navegación aérea.

- El segundo hito que en el año 2024 (segundo trimestre) entrará en operación:
 - Terminal de pasajeros
 - Estacionamiento vehículos
 - Nuevas áreas apoyo aviación
 - Accesos
 - Desarrollo actividades aeroportuarias
 - Nuevas áreas de servicio

De acuerdo al desarrollo propuesto del AIJC, es necesario se presente un plano que detalle la infraestructura considerada para cada uno de los hitos propuestos.

(...)

Área Terminal de Pasajeros

16. Observación/ Comentario 16

En primer lugar, precisar si los 180.000 m² son por planta, o bien por área. (No se puede realizar una medición fiable en los planos que adjuntan).

Si es por planta se estaría en las ratios habituales de diseño, si es por área total construida, debería justificarse, porque aparentemente quedaría muy pequeña.

- Ratio habitual: pax año/100: superficie terminal.

Llama la atención la asimetría del diseño del terminal, debido a que estaciona las aeronaves grandes en un lado y las pequeñas en otro.

Respecto a los valores de la tabla 21, como se comentó anteriormente, sería necesario conocer los valores 30 min punta, y los valores de confort que se emplearon para su obtención.

Evaluación 16

Estos comentarios deberán ser tomados en cuenta en la formulación del expediente del diseño conceptual y/o la Ingeniería Final del proyecto de expansión del Aeropuerto, mediante el cual se actualizará el plan maestro del AIJC, en concordancia a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que será definida por la propuesta base del diseño conceptual realizada por el Contratista del EPC.

144. Asimismo, en el marco del procedimiento establecido en el tercer párrafo del literal a) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, con Oficio N° 1798-2018-JCA-GSF-OSITRAN este Organismo Regulador emitió opinión respecto de los documentos de diseño conceptual de la segunda pista de aterrizaje, opinión que

también incluyó el diseño conceptual del nuevo terminal, no estableciéndose en el citado numeral un procedimiento para que este diseño conceptual sea actualizado.

145. Cabe señalar que, el diseño conceptual al que se hace referencia en el Informe N° 0323-2018-JCA-GSF-OSITRAN y Cartas C-LAP-ADP-2018-0001 y C-LAP-ADP-2017-0045 se definió sobre la base del Anexo 6, el cual incluye la construcción de una segunda pista y un nuevo terminal en el que se centralizarán todas las operaciones, el cual debe servir de insumo para que la empresa EPC plantee un diseño definitivo y modifique aspectos propios constructivos.
146. Considerando que existen distintos RTM de diseño que aplican para el diseño de terminales, los cuales se ven reflejados en el diseño conceptual de acuerdo al Anexo 6, así por ejemplo, si se planteara una operación de un terminal de tres pisos y que la salida y llegada de pasajeros se concentre en el primer piso del edificio terminal, pero, si durante el proceso constructivo y conforme se va elaborando el expediente definitivo se determina que la mejor opción para el flujo de los usuarios, es solo dos pisos de terminal y que el embarque sea en el segundo piso y las llegadas en el primer piso, se modificará el diseño conceptual previo, sin que ello implique que se altere una de las finalidades y beneficios expuestos en la propuesta técnica que es evitar el fraccionamiento de las operaciones nacionales e internacionales en dos terminales.
147. En dicho contexto, el Concesionario en aplicación de la Etapa 6, como producto del Concurso Privado Internacional en el año 2018, para seleccionar al contratista para la Ampliación del ALJCh, el 03 de agosto de 2018, se adjudicó el programa newLIM a las empresas FCC, Impregilo y AECOM (Consortio Amancae), estableciéndose como alcances de los servicios:

El Contratista cumplirá con las disposiciones del Contrato de Concesión del Empleador para la nueva infraestructura, y demostrará dicho cumplimiento en la documentación de diseño. Las disposiciones del Contrato de Concesión del Empleador no se considerarán como limitativas para el diseño, sino como requisitos mínimos. Esto se refiere en particular al Anexo 14 del Addendum 7 del Acuerdo de Concesión.

El Contratista podrá utilizar el Diseño Conceptual de Referencia para comprender mejor el alcance de los anteriores requisitos de base incluidos en él, mientras que cualquier detalle de ingeniería debe considerarse únicamente como referencia. El Contratista proporcionará un diseño con un fuerte enfoque en la eficiencia y la innovación, y generalmente optimizado para CAPEX/REPEX y OPEX, tanto desde un punto de vista funcional como de ingeniería.

148. Como se puede apreciar, en el proceso antes mencionado el Concesionario señala que es una obligación del contratista el cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión, particularmente al Anexo 14 de la Adenda 7 al Contrato de Concesión y que este utilizará el Diseño Conceptual de Referencia⁴⁶.
149. El Concesionario mediante Carta C-LAP-ADP-2019-0051 del 27 de agosto de 2019 comunicó a Ositrán que, como producto de la culminación de las negociaciones con el Consorcio Amancae, no llegaron a un acuerdo satisfactorio, por lo cual posteriormente, LAP optó por otra estrategia para la ejecución del proyecto, estableciendo “paquetes de trabajos” en el proyecto y realizar concursos por cada uno de estos.
150. Finalmente, en virtud de lo opinado por el Organismo Regulador, con Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12, la DGAC del MTC aprobó el “PDA correspondiente

⁴⁶ Es importante mencionar, que la actualización del Plan Maestro aprobado el 2018 se efectuó tomando en cuenta el diseño conceptual presentado por el Concesionario.

a la expansión del AIJCh”, en aplicación del primer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

F. Absolución de consultas:

151. En atención de las consideraciones expuestas en la sección anterior, conforme a lo solicitado por el Consejo Directivo del Ositrán⁴⁷, se adjunta el Anexo Único a través del cual las Gerencias que suscriben el presente informe proceden con atender las tres (03) consultas a las que hace referencia la DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

G. Cuestión final:

152. Conforme se desprende de los antecedentes y anexos del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02 remitido por la DGPPT del MTC, estas Gerencias verifican que con fecha 14 de diciembre de 2021, a través de la Carta N° C-LAP-GRAP-2021-0026, el Concesionario solicitó dar inicio al procedimiento de solución de controversias previsto en el numeral 17.1 de la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, con relación a la aprobación de la actualización del PDA correspondiente a la expansión del AIJCh por parte del Concedente, entre otros, señalando que el plazo de 45 días calendario establecido para la etapa de negociación directa se debía contabilizar desde la fecha de recepción de dicha comunicación.
153. Asimismo, de acuerdo con el numeral 1.18 del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02 elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la DGPPT del MTC, se aprecia que el inicio de la negociación solicitada por LAP ha sido aceptado, en la medida que la referida Dirección ha dado cuenta de la realización de sesiones en fechas 10 y 13 de enero de 2022, señalando, además que, en dichas sesiones el Concedente manifestó que procedería con solicitar la interpretación del Contrato de Concesión respecto de los “temas relacionados, materia de controversia de la Negociación”, intención que se infiere se ha materializado a través del Oficio N° 0760-2022-MTC/19 que motiva el presente análisis.
154. Sobre el particular, cabe señalar que el numeral 17.1 de la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, referida a la Solución de Controversias, establece lo siguiente:

**“CLÁUSULA 17
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

17.1. Negociación. Cualquier conflicto o controversia que surja entre las Partes con relación a la interpretación, ejecución, cumplimiento o cualquier otro aspecto relacionado a la existencia, validez o nulidad del presente Contrato, será negociado directamente entre éstos o en forma asistida por OSITRAN dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario contado a partir de la notificación de la controversia hecha por escrito de una Parte a la otra o de la primera notificación de las Partes en caso de conciliación.

(El subrayado es agregado)

155. Como se aprecia, en el Contrato de Concesión se ha pactado que las Partes tienen expedito el derecho de activar la negociación como mecanismo de solución de controversias ante cualquier conflicto o controversia con relación a la interpretación y/o ejecución, entre otros, del referido título contractual.
156. Adicionalmente, nótese que con el Oficio N° 6586-2022-MTC/19, la DGPPT del MTC solicitó la asistencia del Ositrán en el proceso de negociación que llevarían a cabo las Partes, pedido que fue atendido con Oficio N° 001-2022-PD-OSITRAN de fecha 05

⁴⁷ En la Sesión Extraordinaria de Consejo Directivo N° 0760-2022-CD-OSITRAN del 07 de marzo de 2022.

de enero del 2022, a través del cual se comunicó que la participación del Organismo Regulador sería **neutral** respecto de las posiciones de las Partes⁴⁸. En dicho escenario, la Presidencia del Consejo Directivo delimitó el alcance de la participación del Ositrán en los términos siguientes: (i) Asistir en calidad de Secretaría de Actas y (ii) Brindar soporte técnico-legal a las partes en relación con los aspectos de la negociación, siempre y cuando sean materia de sus competencias legales.

157. Bajo dicho contexto, estas Gerencias en su Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), recomendaron a la Alta Dirección exhortar al Concedente para que en futuras ocasiones donde considere necesario que el Ositrán ejerza su función de interpretación, estando en trámite un mecanismo de solución de controversias, como es el caso de la negociación en trámite, realice las coordinaciones que corresponda con su contraparte a fin de que este Organismo Regulador denote la voluntad de ambas partes de que esta entidad proceda con evaluar la pertinencia o no de interpretar el Contrato de Concesión.
158. No obstante, mediante el numeral 4 del Memorando N° 0014-2022-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva observa la legalidad de la recomendación antes indicada, pues, a su criterio, ésta desnaturaliza la función de interpretación de los títulos contractuales que ostenta el Ositrán, la cual debe ser ejercida con independencia de las situaciones que pudieran presentarse en la relación entre las Partes y a las cuales el Organismo Regulador es completamente ajeno.
159. Al respecto, la recomendación realizada en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) se orienta a precisar que la opinión vertida en dicho Informe y en el presente, no debe ser entendida como un desconocimiento por parte del Organismo Regulador del procedimiento de Negociación que las Partes han decidido iniciar de manera previa, más aún si se toma en cuenta que el pedido de interpretación, cuyos aspectos controvertidos resultan ser los mismos a los que se vienen discutiendo en la Negociación, ha sido solicitado solo por el Concedente a través de la presentación del Oficio N° 0760-2022-MTC/19⁴⁹.
160. Adicionalmente, con relación a la función de interpretación a la que se hace referencia en el citado Memorando N° 0014-2022-PD-OSITRAN, conviene recordar lo establecido en el literal e) del párrafo 7.1 del artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán, de acuerdo con el cual es función principal de este Organismo Regulador, interpretar los títulos en virtud de los cuales, las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación, aspecto que ha sido desarrollado en la Sección A del presente Informe.
161. En esa misma línea, el artículo 29 del REGO, dispone que corresponde al Consejo Directivo del Ositrán, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la infraestructura, determinando el sentido de una o más cláusulas a fin de hacer posible su aplicación. Asimismo, el inciso 7 del artículo 7 del ROF del Ositrán, dispone que es una función

⁴⁸ Cabe precisar que en el marco del Oficio N° 001-2022-PD-OSITRAN se delimitó el alcance de la participación del Ositrán en los términos siguientes:

- *Asistir, en calidad de Secretaría de actas, a las partes en las sesiones del Trato Directo. Para ello, Ositrán dispondrá de un funcionario que ejercerá las funciones de Secretario del Trato Directo.*
- *Brindar soporte técnico-legal a las partes en relación con los aspectos del Trato Directo, siempre y cuando sean materia de sus competencias legales.*

⁴⁹ Cabe precisar que, al amparo de la Ley N° 28933, Ley que establece el sistema de coordinación y respuesta del Estado en controversias internacionales de inversión, toda Entidad Pública que sea notificada por un inversionista respecto de su intención de someter una controversia de inversión a un mecanismo internacional de solución de controversias, incluso respecto de la etapa de trato directo, deberá informar, bajo responsabilidad, al Coordinador del Sistema de Coordinación y Respuesta del Estado en Controversias Internacionales de Inversión.

del Consejo Directivo del Ositrán interpretar los contratos y títulos en virtud de los cuales, las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

162. De una lectura conjunta de dichas normas, se advierte inequívocamente que el Consejo Directivo del Ositrán ejerce la **competencia administrativa** -de acuerdo con lo establecido en el artículo 72 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)⁵⁰- de **interpretar los Contratos de Concesión**⁵¹.
163. Al amparo de las normas indicadas, estas Gerencias, en sintonía con lo señalado mediante Memorando N° 0014-2022-PD-OSITRAN, también entienden que la competencia administrativa de interpretación contractual del Ositrán no se encuentran limitadas a determinadas situaciones que pudiesen concurrir entre las Partes, pues de lo contrario no hubiera sido posible que estas Gerencias emitiesen el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), a través del cual se procedió con analizar el pedido realizado por la DGPPT del MTC.
164. Siendo así, corresponde aclarar que el análisis realizado en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN no supone el desconocimiento de la competencia y funciones del Organismo Regulador como podría inferirse de las observaciones realizadas a través del Memorando N° 0014-2022-PD-OSITRAN. En efecto, el análisis realizado en el referido documento se construyó válidamente sobre la base de las propias actuaciones de las Partes y la autoridad competente para la aprobación del PDA del AIJCh con relación a las disposiciones contractuales objeto de análisis, pues, de la revisión realizada por estas Gerencias se verificó que durante el tiempo que viene ejecutándose el proyecto, la referidas Partes mantuvieron un mismo entendimiento con relación a las obligaciones vinculadas con la construcción de la nueva terminal de pasajeros del AIJCh⁵².
165. Asimismo, somos de la opinión que el análisis realizado en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN tampoco desconoce la decisión adoptada por el Consejo Directivo del Ositrán mediante la emisión la Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, toda vez que de la revisión de los argumentos expuestos en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19 no se advirtió la existencia de indicios de ambigüedades en la lectura de las disposiciones contractuales materia de análisis, puesto que, conforme se ha indicado en la Sección D.2. del presente Informe, la DGPPT del MTC no ha sustentado -desde una perspectiva técnico-legal- cuáles serían los principales aspectos que denotarían una falta de claridad o una ambigüedad respecto del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, respecto de lo cual se suman las propias actuaciones de las Partes y la autoridad competente para la aprobación del PDA del AIJCh con relación a las disposiciones contractuales objeto de análisis.
166. De igual modo, con relación al numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, si bien la DGPPT del MTC advierte una presunta contradicción con relación a las

⁵⁰ Aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

⁵¹ TUO de la LPAG:

“Artículo 72.- Fuente de competencia administrativa

72.1 La competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la ley, y es reglamentada por las normas administrativas que de aquéllas se derivan.”

⁵² Conforme con lo indicado en el presente documento, cabe indicar que las obligaciones comprendidas en las disposiciones contractuales objeto de análisis, recién fueron objeto de “discrepancias” a partir de la comunicación del Concesionario al Concedente que debido a la crisis sanitaria generada por el COVID-19 (impacto de la pandemia del COVID-19 en el tráfico aéreo y sus previsiones), se había visto en la necesidad de desarrollar una nueva estrategia para el crecimiento futuro del AIJCh y que esta situación ameritaba ser reflejada en el PDA a través de su actualización.

disposiciones contractuales antes señaladas, sobre la base de la opinión contenida en el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, emitido por el Ositrán en el marco de la modificación contractual de la Adenda 7, este aspecto ha sido debidamente aclarado en el sentido que dicha opinión debe leerse en el contexto del objeto propuesto de la modificación planteada en la Adenda 7, esto es, la actualización de la totalidad de los RTMs a la normativa IATA, OACI y otros entes especializados, de una manera moderna y con estándares de vanguardia.

IV. CONCLUSIONES:

167. En atención de lo señalado, las Gerencias que suscriben el presente Informe arriban a las conclusiones siguientes:

- i. El Concedente ha solicitado la interpretación de las siguientes cláusulas:
 - El **literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5**, el cual establece la obligación del Concesionario respecto de las Mejoras Obligatorias que deberán ejecutarse durante el periodo remanente de vigencia de la Concesión.
 - El **numeral 1.18 del Anexo 14**, que contiene el Requisito Técnico Mínimo (en adelante, RTM) denominado “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros”.
 - El **numeral 1.26 del Anexo 14**, que desarrolla aspectos vinculados con el “Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos”.
- ii. Los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) tienen como finalidad establecer exigencias que el Concesionario debe implementar desde la etapa de diseño hasta la etapa de operación de la infraestructura aeroportuaria, que, por tratarse de temas especializados en distintos sistemas del aeropuerto, el numeral 1.1 del Anexo 14 lista la normativa que deberá aplicarse en cada caso y en cada proceso relacionado con el terminal de pasajeros.

Asimismo, de una revisión del contenido del numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, podemos señalar que:

- a. En RTM 1.18 contempla obligaciones en distintos procesos que aplican al terminal de pasajeros, como son: tiempos de conexión, conexión de terminales, pantallas de información, aire acondicionado y sistema de equipaje.
- b. El primer párrafo introductorio del RTM 1.18 señala que la determinación de la capacidad de operación del aeropuerto se encontrará regulado de manera específica en el RTM 1.3.
- c. El RTM conexión de terminales, aplica en la etapa de operación y en caso de que, en algún momento de la Concesión se presentara la necesidad de trasladar personas entre las terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto, corresponderá al Concesionario la obligación de proporcionar el medio de transporte requerido, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han sido allí expuestos.

- d. El RTM no constituye la disposición contractual que regula el alcance de las Mejoras a las que se encuentra el Concesionario obligado a implementar, aspecto que se encuentra regulado en los numerales 5.6.2.1, 5.7, Anexo 6 y Adenda 7 del Contrato de Concesión.
- e. Por lo tanto, considerando que el RTM 1.18 “Conexión de Terminales” constituye un RTM cuya aplicación corresponde verificar en la etapa de operación, no es posible que este represente la disposición contractual que defina el alcance condiciones en las que se implementarán las Mejoras Obligatorias, aspecto que el Contrato de Concesión ha contemplado de manera específica en las cláusulas contractuales antes señaladas en el literal d).
- f. La Resolución de Consejo Directivo N° 019-2006-CD-OSITRAN tuvo como finalidad modificar el RTM 1.25 “Jardinería/Grass”, procedimiento mediante el cual Ositrán señaló que, de existir discordia entre el Anexo 6 y el Contrato de Concesión y sus anexos que integran las Bases, primará el Contrato de Concesión y sus anexos sobre la Propuesta Técnica del Concesionario, **análisis y opinión que se vertió en el caso de un mismo RTM 1.25 “Jardinería/Grass”, el cual presentaba distintos alcances en su ejecución, tanto en el Anexo 6 como en el Anexo 14.**
- iii. De otro lado, las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el **Anexo 6**, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los **planes maestros de desarrollo aeroportuario**, así como sus actualizaciones.

En consecuencia, dado que la construcción del nuevo terminal constituye una mejora obligatoria, es necesario tener en cuenta lo señalado expresamente por el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

- iv. El Anexo 6 del Contrato de Concesión señala literalmente lo siguiente:

2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones

El número de áreas de estacionamiento de aeronaves se determina de acuerdo con el concepto general del Terminal. Dado que el Consorcio ha desarrollado un concepto de terminal único (Un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente de la Concesión, un número determinado de áreas de estacionamiento con puentes de contacto pueden destinarse para que operen como puertas de embarque de doble uso (“swing gate”)

*Terminal de Pasajeros.- En el centro del desarrollo de la nueva zona central se encontrará un nuevo terminal de pasajeros. En esta fase, **todas las operaciones de pasajeros se reubicarán a la nueva ubicación.***

2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros

2.2.1-C.1 Consideraciones Generales(...)

Debido a los requisitos especificados en las Bases en el año 11 de la Concesión se contará con una segunda pista de aterrizaje paralela. Este sistema de pistas de aterrizaje paralelas ofrece la oportunidad de crear un terminal nuevo y más grande en la zona central, entre las dos pistas de aterrizaje, tal y como se muestra en la Figura PMG-CNT-ad-30-B. Esta distribución proporciona una base para optimizar el área de maniobras de aeronaves y las operaciones en el lado aéreo, así como para incrementar la capacidad de la pista de aterrizaje. (...)

*Una vez que las **operaciones del terminal de pasajeros sean reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, el antiguo terminal será reacondicionado como un centro comercial***

regional. La principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente. (...)

*En lugar de 18.4 millones de pasajeros por año, la distribución de la zona central de todas las instalaciones, tanto internacional como nacionales, y tomando en consideración los efectos ventajosos de los conceptos tanto de **terminal único** como de puertas de embarque de doble uso, el Consorcio estima la capacidad del aeropuerto para el año 30 de la Concesión en el rango de 25 a 30 millones de pasajeros por año.*

(El énfasis y subrayado son agregados)

Como puede advertirse, **el Anexo 6 es claro en señalar que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica que la operación del AIJCh se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único** (un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente, **estableciéndose expresa e inequívocamente que el terminal actual será reacondicionado en un centro comercial.**

Es ese sentido, teniendo en cuenta la claridad del texto contractual al determinar el alcance de la obligación vinculada a la mejora obligatoria del nuevo terminal, **somos de la opinión que no existe ambigüedad alguna que pueda sustentar el inicio del procedimiento administrativo de interpretación contractual.**

- v. Lo afirmado precedentemente se ve ratificado por el hecho que Concesionario y Concedente, por veintiún (21) años han tenido claridad de las cláusulas y anexos que son aplicables a las obligaciones contractuales relacionadas con las Mejoras, y la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que incluye una segunda pista y nuevo terminal, cuyo detalle se encuentra plasmadas en el Plan Maestro de Desarrollo (2002 y 2005) y en el PDA vigente (2018), dicha claridad se sustenta en las siguientes cláusulas: Cláusula 5.6.2, 5.23, Anexo 6 y Adenda 7 y no en el RTM 1.18 del Anexo 14.
- vi. Adicionalmente, con relación al Anexo 14 del Contrato de Concesión debemos señalar que:
 - a. El Anexo 14 – RTM fue modificado en el marco de la Adenda 7, no solo respecto al RTM 1.18, sino que, conforme lo propuesto y señalado por las Partes, la revisión de los RTMs del Anexo 14 tuvo como finalidad única de actualizar la totalidad de los RTMs a la normativa IATA, OACI y otros entes especializados, de una manera moderna y con estándares de vanguardia, como se evidencia de las comunicaciones remitidas por las Partes que sustentaron su solicitud de modificación contractual mediante Adenda N° 7.
 - b. Mediante el Anexo 1 del Informe N° 0001-2017-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN el Organismo Regulador opinó respecto de la propuesta de modificación y/o actualización de todos los Requisitos Técnicos Mínimos del Anexo 14 presentada por las Partes, opinión que debe leerse dentro del objeto propuesto de la modificación planteada en la Adenda N°7:
 - i. Con relación al numeral 1.26 del Anexo 14, debemos señalar que, de acuerdo con el marco normativo, los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia y asimismo debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener

lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión.

- ii. Este concepto ha sido recogido en el contenido y alcance de los Planes del AIJC aprobado en los años 2002 (basado en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo presentado en la Propuesta Técnica de LAP, tomando en cuenta lo establecido para el Periodo Inicial en el numeral 1.26 del Anexo 14), 2005 y 2018, los cuales contienen la planificación de la totalidad de las instalaciones del AIJC.
- vii. En el marco del procedimiento establecido en el tercer párrafo del literal a) del numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, nótese que con Oficio N° 1798-2018-JCA-GSF-OSITRAN este Organismo Regulador emitió opinión respecto de los documentos de diseño conceptual de la segunda pista de aterrizaje, opinión que también incluyó el diseño conceptual del nuevo terminal, no estableciéndose en el citado numeral un procedimiento para que este diseño conceptual sea actualizado.
- viii. Por lo expuesto, en virtud de las consideraciones contenidas en el presente Informe, estas Gerencias han procedido con ampliar la fundamentación solicitada por la Presidencia del Consejo Directivo a través del Memorando N° 0014-2022-PD-OSITRAN, a fin de recomendar que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación contractual de las disposiciones contractuales contenidas en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
- ix. Conforme con lo solicitado por el Consejo Directivo del Ositrán en la Sesión Extraordinaria N° 760-2022-CD-OSITRAN del 07 de marzo de 2022, se adjunta el Anexo Único a través del cual las Gerencias que suscriben el presente informe proceden con atender las tres (03) consultas a las que hace referencia la DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

V. RECOMENDACIÓN:

168. En caso su despacho se encuentra conforme con el presente Informe, se recomienda ponerlo en consideración del Consejo Directivo⁵³, a fin de que dicho órgano colegiado lo haga suyo, y de conformidad a su competencia y funciones:
 - i. Declare que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 - ii. Precise que la opinión vertida en el presente Informe, se ha emitido a fin de atender el pedido del Concedente, y que, en ningún extremo deberá entenderse como una limitación al ejercicio del derecho previsto en la Cláusula 17 del Contrato de Concesión con relación a la Negociación a la que las Partes han decidido someter voluntariamente la resolución de la controversia en torno a la interpretación y ejecución de las cláusulas y anexos vinculados con la aprobación y actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 - iii. Comunique su decisión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de representante del Concedente, y a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., en su calidad de Concesionario.

⁵³ El presente Informe debe ser remitido al Consejo Directivo, de conformidad con lo establecido en el literal b) del Acuerdo de Consejo N°2416-759-22-CD-OSITRAN de fecha 16 de febrero de 2022.

Atentamente,

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

MARIA TESSY TORRES SANCHEZ
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

NT: 2022022167

Se adjuntan:

- Anexo único.
- Proyecto de Acta de Acuerdo.

ANEXO ÚNICO

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS FORMULADAS A TRAVÉS DEL INFORME N° 0281-2022-MTC/19.02, ADJUNTO AL OFICIO N° 0760-2022-MTC/19



Firmado por:
MELGAREJO
SANCHEZ Avila
Monica FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022
21:07:59 -0500

Numeral 4.2 del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02:

PRIMERA CONSULTA:

“El tercer párrafo de la cláusula 1. 26 del Contrato de Concesión del AIJC establece que “... en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones...”

Siempre en el supuesto que las modificaciones sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, ¿el Contrato de Concesión del AIJC permite que la modificaciones a las que se hace referencia en el tercer párrafo de la cláusula 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJC alteren las condiciones de operación establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión; particularmente, la condición de operación del Aeropuerto con un terminal único; o por el contrario, una operación del AIJC con dos terminales, constituiría un incumplimiento del contrato de concesión?”

Respuesta:

El numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión), con relación al proceso de revisión de los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario, establece literalmente lo siguiente:

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

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

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

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

Con relación a las Mejoras Obligatorias, el numeral 1.34 la Cláusula 1 del Contrato de Concesión presenta la siguiente definición:

1.34 “Mejoras Obligatorias” significará aquellas Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requiera implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

Por su parte, el numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 establece que:

*“5.6.2.1. Mejoras Obligatorias
El Concesionario está obligado a:*

a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación

Visado por: RODRIGUEZ MARTINEZ
Antonio Michael FIR 09481356 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:42:42 -0500

Visado por: SILVA CAMARGO
William Alberto FIR 08537594 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:38:40 -0500

Visado por: TORRES SANCHEZ
María Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:28:25 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:26:27 -0500

Visado por: MEDINA RUBIANES
Edgardo Rajman FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:08:58 -0500

Visado por: ESTRADA FLORES Nohelia
Estefana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:04:45 -0500

Visado por: OCHOA OCHOA Oscar
Isaac FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:57:16 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:55:16 -0500

de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias.

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

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

(...)

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

[El subrayado es agregado]

Conforme con lo señalado en los numerales 57 al 62 del Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN, nótese que mediante la suscripción de la Adenda 7, las Partes convinieron la obligatoriedad de contar con un Nuevo Terminal de Pasajeros y la Segunda Pista de Aterrizaje, modificándose así el numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 a fin de reconocer la importancia de la ejecución de las mejoras obligatorias considerando el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, atendiendo a la naturaleza de Mejora Obligatoria del Nuevo Terminal de Pasajeros, a continuación, se procede con analizar el alcance del tercer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14, sobre la base de los siguientes escenarios:

- (i) Escenario 1: Cuando las Mejoras Obligatorias (2018-2025) se encuentran en ejecución: En este escenario, ya se encuentran definidas las mejoras obligatorias conforme a los literales a) y b) del numeral 5.6.2.1, la Adenda 7 y la propuesta técnica contenida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, siendo estas: la Segunda Pista de Pasajeros y el Nuevo Terminal de Pasajeros. Asimismo, ya se cuenta con un Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA), aprobado por la autoridad competente, conforme al primer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

En esta etapa de ejecución, se debe considerar que, conforme al Contrato de Concesión, no se requieren Expedientes Técnicos de Obras culminados previos al inicio de ejecución de la obra, sino tan solo se requiere un diseño de ingeniería conceptual al 30% de desarrollo, esto en base al mecanismo de Etapas de Desarrollo señalado en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

Bajo este procedimiento, actualmente, se viene ejecutando el proyecto de expansión del AIJCh, sobre la base del PDA vigente aprobado por la autoridad competente, siendo los avances de cada uno de los paquetes de trabajo, a la fecha, los siguientes:

- a) WP2.1 – Construcción de Edificios Lado Aire (Incluye Torre de Control – avance 85.07%)
b) WP2.2 – Construcción Lado Aire (Incluye Segunda Pista) – avance 72.00%

- c) WP4: Línea de utilización eléctrica en 60 kV y Sub Estación Provisional 60-20kV Culminados.
- d) WP3 – Construcción del nuevo Terminal: Con fecha 30 de setiembre 2021 se firmó el Contrato con el Consorcio INTI PUNKU para la construcción del nuevo Terminal del AIJC, estando en ingeniería conceptual y trabajos preliminares.

Por lo tanto, de acuerdo con la disposición contractual contenida en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, la cual habilitaría a realizar en cualquier momento de la concesión modificaciones al Plan Maestro de Desarrollo, consideramos que no es posible modificar la Mejora Obligatoria del Nuevo y Único Terminal de Pasajeros por una operación con dos terminales, dado que esta se viene ejecutando conforme con lo señalado en el Anexo 6, la Adenda 7 y como parte de un PDA vigente aprobado por la autoridad competente.

Es importante mencionar que, conforme al numeral 1.26 del Anexo 14, el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario vigente fue automáticamente actualizado con el expediente de diseño conceptual (denominado PDA), por lo que este no contiene el sustento (cálculo) para la ejecución de los componentes del proyecto, aspecto que será desarrollado en las siguientes etapas de ejecución en las que se darán ajustes o cambios a los “paquetes de trabajo” del PDA. Por lo que, es a partir de ese procedimiento en el que podría proponerse cambios a los diseños conceptuales planteados en el PDA.

Sin perjuicio de lo antes señalado, conforme con lo indicado en la respuesta a la pregunta 2 del Memorando Conjunto N° 00014-2022-MC-OSITRAN de fecha 04 de marzo de 2022, para el caso del Plan Maestro de Desarrollo Detallado aprobado en el año 2002, basado en la propuesta técnica del Concesionario, se realizaron ajustes a los componentes de las mejoras obligatorias del periodo inicial a nivel de diseño, de flujo y procesos aeroportuarios, aspectos que no implicaron una modificación de las mejoras obligatorias conforme fueron concebidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión¹.

- (ii) Escenario 2 - Cuando se concluyan las mejoras obligatorias (2025): En este escenario aplicaría el segundo párrafo del 1.26 del Anexo 14, en tanto que corresponde proceder con actualizar el Plan Maestro de Desarrollo, en función de la propuesta técnica contenida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

En las futuras actualizaciones del Plan Maestro de Desarrollo se deberán considerar las Mejoras contenidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión pendientes de ejecución, cuyas inversiones estimadas se presentan en la Tabla 4 del citado anexo, así como la necesidad de ampliación de la infraestructura ejecutada en función de las proyecciones de tráfico de pasajeros, operaciones y carga.

Con relación al tercer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 que regula la posibilidad de modificar el Plan Maestro de Desarrollo en cualquier momento de la concesión, conforme a lo expuesto precedentemente, esta podrá ser autorizada por el Concedente, siempre y cuando no modifique la condición de operación del Aeropuerto con un terminal único, en tanto que esta se ha considerado como una mejora obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta dispone que debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6², plazo que fue ampliado en 98 días como parte de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor a causa de la pandemia COVID 19.

¹ No obstante, para las modificaciones efectuadas referidas a: incrementar el monto de las inversiones obligatorias en el periodo inicial, el plazo para finalizar la segunda pista de aterrizaje, la cual dependía de la entrega de terrenos, y el plazo para la ampliación del aeropuerto, las Partes suscribieron la Adenda 4.

De igual manera, la modificación del número de posiciones de contacto del Anexo 6 (RTM 1.20 del Anexo 14), fue realizada mediante la Adenda 7 al Contrato de Concesión.

² Adenda 7:

Sin perjuicio de la opinión vertida en el Informe Conjunto N° 00019-2021-IC-OSITRAN a través del cual se recomendó no iniciar el procedimiento de interpretación al no advertirse falta de claridad en las cláusulas contractuales materia de análisis, se considera pertinente poner en conocimiento del Consejo Directivo del Ositrán que como parte de las Bases del concurso para el proceso de licitación de la concesión del AIJCh, se entregaron a los postores distintas alternativas para la elaboración del Plan Maestro Conceptual, a partir de las cuales debieron realizar su propuesta técnica.

De esta manera, como parte de la evaluación de las propuestas técnicas, el Plan Maestro de Desarrollo fue una condición de competencia, como se muestra a continuación:

EVALUACION DE LAS PROPUESTA TECNICAS PARA EL PROGRAMA DE CONCESION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ RESUMEN EJECUTIVO					
Sección de Evaluación	Rubro	Puntaje		Resultado Evaluación	
		Máximo	Mínimo	LIMA 2000	Frankfurt Bechtel Cosapi
1	Experiencia en Operación Aeroportuaria: 5.1.	15	12	14.40	15.00
2	Desarrollo de Infraestructura (Planes Maestros)	50	30		
2 ^a	Fase Inicial (24-18)			16.50*	23.25
2b	Fases Subsiguientes (16-12)			9.50*	15.50
3	Obras Complementarias (10-00)			10.00	10.00
4	Plan Comercial y Administrativo	20	16	16.00	19.33
5	Cronogramas de Desarrollo	5	4	2.00*	5.00
6	Programa de Mantenimiento	10	8	8.00	10.00
Total		100	***	76.40**	98.08

* No Alcanza el puntaje mínimo en el rubro.
 ** No alcanza el puntaje mínimo total.
 *** De acuerdo con el inciso 7.5 de las Bases, "Sólo las Propuestas Técnicas cuyo puntaje total ("Nota Técnica") sea igual o superior a ochenta (80) puntos, serán admitidas para la etapa final de selección (apertura del Sobre N°3 y Adjudicación de la Buena Pro). Las restantes quedarán descalificadas".

Fuente: Libro blanco.

“CLÁUSULA QUINTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES

(...) 5.3 El CONCESIONARIO declara que la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual permitirá optimizar e incrementar la capacidad de atención a los usuarios y sus operaciones, tiene un plazo de ejecución que se encuentra previsto en el Anexo 6 del presente Contrato de Concesión, el cual se computa desde el 31 de mayo del 2018. Dicho plazo podrá ser prorrogado en caso el CONCESIONARIO no haya podido obtener las licencias y permisos administrativos respectivos por parte de las Autoridades, siempre que haya cumplido con los requisitos exigidos de acuerdo con las Leyes Aplicables”

Numeral 4.33 del Informe N°0281-2022-MTC/19.02:

SEGUNDA CONSULTA:

“Cuándo en el segundo párrafo de la cláusula 1.26 se menciona que, “Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto”, ¿el término “Mejora Obligatoria” se está refiriendo únicamente a la mejora obligatoria de la construcción de la pista de aterrizaje o se refiere a la realización de todas las mejoras obligatorias?”

Respuesta:

El numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

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

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

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

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

Como punto de partida debe tenerse en cuenta la Cláusula 1 “Definiciones” del Contrato de Concesión que establece que las expresiones en singular comprenden, en su caso, al plural y viceversa.

En ese sentido, el término “Mejora Obligatoria”, debe entenderse considerando a todo el conjunto de mejoras obligatorias contenidas en el PDA vigente y en ejecución, toda vez que el Plan Maestro de Desarrollo incluye la planificación de la totalidad del Aeropuerto.

Numeral 4.39 del Informe N°0281-2022-MTC/19.02:

TERCERA CONSULTA:

El tercer párrafo de la cláusula 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJC señala que “(...) en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones (...) ¿Es posible hacer modificaciones a la mejora obligatoria del terminal de pasajeros, a través de la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario que contiene al expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?”

Respuesta:

Al respecto, conforme se ha señalado en la respuesta a la Consulta N°1, se debe reiterar que de acuerdo con el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Plan Maestro de Desarrollo vigente fue automáticamente actualizado con el expediente de diseño conceptual (denominado PDA), el mismo que a la fecha se encuentran en etapa de ejecución, por lo que cualquier modificación del plan maestro que sea *“ventajosa para la operación del Aeropuerto y que redunde en un beneficio directo para el público usuario”*, y repercuta en la mejora obligatoria debería darse respecto de ajustes de sus componentes a nivel de diseño, de flujo y procesos aeroportuarios.

Lo anterior encuentra sentido, en tanto que el Nuevo Terminal de Pasajeros es considerado una Mejora Obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en su numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7, dispone que la construcción del terminal único debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6, plazo que fue ampliado en 98 días como parte de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor a causa de la pandemia COVID 19.

Evaluación del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Atendiendo a la información complementaria solicitada por el Consejo Directivo en la Sesión Extraordinaria del 07 de marzo de 2022, la Administración puso en consideración del Consejo Directivo el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) a través del cual las Gerencias de Asesoría Jurídica, y de Supervisión y Fiscalización recomiendan que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; y, absuelven las tres (03) consultas a las que hace referencia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

El análisis realizado sobre el particular fue encargado por la Presidencia de Consejo Directivo como consecuencia de la comunicación presentada mediante el referido Oficio N° 0760-2022-MTC/19, sustentado en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, y las observaciones y consultas trasladados a través del Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN de fecha 23 de febrero de 2022.

Luego del debate, los señores miembros del Consejo Directivo manifestaron su conformidad con el análisis y conclusiones contenidos en el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF). En ese sentido, el Consejo Directivo del Ositrán adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

ACUERDO N° XX-XX-22-CD-OSITRAN de fecha XX de marzo de 2022

Visto el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) a través del cual las Gerencias de Asesoría Jurídica, y de Supervisión y Fiscalización evalúan el encargo realizado por la Presidencia del Consejo Directivo respecto del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; y, absuelven las tres (03) consultas a las que hace referencia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19. En ejercicio de las funciones atribuidas por la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y el Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el Consejo Directivo acordó por unanimidad:

- a) Aprobar el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) y, en consecuencia establecer que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- b) Precisar que la opinión vertida en el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), emitido a fin atender el pedido del Concedente, en ningún extremo deberá entenderse como un desconocimiento del ejercicio del derecho previsto en la Cláusula 17 del Contrato de Concesión con relación a la Negociación que las Partes han decidido someter voluntariamente la resolución de la controversia en torno a la interpretación y ejecución de las cláusulas y anexos vinculados con la aprobación y actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- e) Disponer la notificación del presente Acuerdo y del Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de representante del Concedente y a la Empresa Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L., en su calidad de Concesionario mediante el cual, por encargo del Consejo Directivo del Ositrán, también se absuelven las tres (03) consultas a las que se hace referencia en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.
- e) Dispensar el presente Acuerdo de lectura y aprobación posterior del Acta.

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:49:00 -0500

Visado por: RODRIGUEZ MARTINEZ
Antonio Michael FIR 00461356 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:42:51 -0500

Visado por: SILVA CAMARGO
William Alberto FIR 08537594 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:38:46 -0500

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:28:18 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Roberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:26:19 -0500

Visado por: MEDINA RUBIANES
Evelina FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:08:57 -0500

Visado por: ESTRADA FLORES Nohelia
Escar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 21:04:43 -0500

Visado por: OCHOA OCHOA Oscar
Escar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:57:15 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/03/2022 20:55:15 -0500