

MEMORANDO CIRCULAR N°0003-2022-GAJ-OSITRAN

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/03/2022
06:02:50 -0500

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

JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General

Cc. : **ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**
Presidenta de Consejo Directivo

MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ
Gerenta de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto : Opinión sobre documentos remitidos por la Presidencia de Consejo Directivo, en el marco de la evaluación del inicio del procedimiento de interpretación al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, solicitado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N°0760-2022 MTC/19.

Referencias : a) Memorando N° 00027-2022-PD-OSITRAN (NT: 2022022736)
b) Memorando N° 00026-2022-PD-OSITRAN (NT: 2022022439)
c) Informe Conjunto N° 019-2022-IC-OSITRAN (NT: 2022022167)
d) Memorando Conjunto N° 014-2022-MC-OSITRAN (NT: 2022021132)
e) Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN (NT: 2022019657)
f) Informe Conjunto N° 016-2022-IC-OSITRAN (NT: 2022019041)
g) Memorando Conjunto N° 011-2022-MC-OSITRAN (2022019101)
h) Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN (NT: 2022017303)
i) Memorando Circular N° 030-2022-GG-OSITRAN (NT: 2022017303)
j) Informe Conjunto N° 015-2022-IC-OSITRAN (NT: 2022015690)

Fecha : 10 de marzo de 2022

Me dirijo a usted en atención de los documentos de la referencia a) y b), a través de los cuales la Presidencia de Consejo Directivo remite a su despacho los documentos denominados **“Análisis legal de la primera consulta”** y **“Sobre si la condición de “Terminal Único” fue un Factor de Competencia”** a fin de que sea considerado en la evaluación del inicio del procedimiento de interpretación al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), solicitado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante Oficio N° 760-2022 MTC/19, remitiéndolo en copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica con el objeto de que proceda con completar o corregir algún aspecto que considere relevante.

Al respecto, con la única finalidad de atender¹ los requerimientos efectuados por la Presidencia del Consejo Directivo del Ositrán través de los Memorandos N° 00026-2022-PD-OSITRAN y N° 00027-2022-PD-OSITRAN, procedemos con manifestar lo siguiente:

- Respecto del requerimiento contenido en el Memorando N° 00026-2022-PD-OSITRAN, sírvase encontrar adjunto al presente documento, una Matriz con nuestros comentarios al documento denominado “Análisis legal de la primera consulta”.

Visado por: RODRIGUEZ MARTINEZ
Antonio Michael FIR 09461356 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 21:47:35 -0500

¹ Consideramos pertinente precisar que la opinión de esta Gerencia sobre el 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 AIJCh, se encuentra contenida en el Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN de fecha 28 de febrero de 2022, el cual fue complementado con Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN de fecha 8 de marzo de 2022, como consecuencia de la Sesión Extraordinaria de Consejo Directivo N° 760-2022-CD-OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2022, donde los miembros del Consejo Directivo solicitaron absolver las tres (03) consultas a las que hace referencia la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

Visado por: MEDINA RUBIANES
Edgardo Rajman FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 18:49:46 -0500

Visado por: ESTRADA FLORES Nohelia
Estefanía FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 18:43:58 -0500

- Respecto del requerimiento contenido en el Memorando N° 00027-2022-PD-OSITRAN, debe indicarse que la información incluida en el Anexo Único del Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSTRAN, se incluyó con fines meramente informativos con el propósito de poner en conocimiento del Consejo Directivo que el Nuevo Terminal de Pasajeros fue un componente de la Propuesta Técnica presentada por el Concesionario, la cual fue objeto de evaluación por parte del Comité, aspecto que fue ampliado con la Ayuda Memoria remitida con correo electrónico de fecha 09 de marzo de 2022 (20:34 horas)², documento que se limita a recoger información que obra en las Bases, Resumen del Libro Blanco y Propuesta Técnica en el proceso de Licitación del AIJCh, la cual también se adjunta al presente documento.

Atentamente,

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2022023159

Se adjunta:

- Matriz de comentarios al documento "Análisis legal de la primera consulta".
- Ayuda memoria remitida con correo electrónico de fecha 09 de marzo de 2022 (20:34 horas).

² Dicho correo electrónico fue remitido por el señor Antonio Rodríguez Martínez, Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales de la Gerencia de Asesoría Jurídica, a la Secretaría de Consejo Directivo.

AYUDA MEMORIA

1. Con relación a los criterios de evaluación tomados en cuenta por el Comité Especial podemos señalar que, en las **Bases de la Licitación Pública Especial, ítem 7.2**, se indica lo siguiente:

- ✓ El Comité realizará un estudio pormenorizado de cada propuesta técnica.
- ✓ **Sobre la base de dicho estudio pormenorizado, se otorgará puntaje a cada uno de los componentes y rubros que integran tales propuestas, según el mayor o menor mérito técnico que el comité les atribuya.**

7.2 Calificación de los Sobres N°1 Y N°2 (...)

7.2.4 Las Propuestas Técnicas serán analizadas por el Comité

7.2.4.1 En una primera etapa el Comité verificará que los Sobres N°2 de las Propuestas Técnicas bajo análisis contengan toda la documentación exigida por las presentes Bases. Las ofertas técnicas incompletas quedarán automáticamente eliminadas sin que el Postor afectado tenga derecho a subsanar errores u omisiones.

7.2.4.2 En una segunda etapa el Comité efectuará un estudio pormenorizado de cada Propuesta Técnica a fin de determinar, primeramente, la adecuación global de las mismas a los fines perseguidos a través de la Licitación y, posteriormente, el puntaje que se otorgará a cada uno de los componentes o rubros que integran tales propuestas según el mayor o menor mérito técnico que el Comité les atribuya.

2. Las Bases también detallan los puntajes máximos y mínimos para dicha calificación, precisando el ítem 7.2.6 de las bases que la **propuesta técnica que no supere el puntaje mínimo quedará descalificada:**

7.2.6 De igual modo, las Propuestas Técnicas que en alguno de sus rubros no superen los puntajes mínimos que a continuación se detallan quedarán también descalificadas sin posibilidad de ser evaluadas en su contenido económico. Los puntajes mínimos requeridos son los siguientes:

7.2.6.1 Treinta (30) puntos por el desarrollo de infraestructura (plan maestro), cuyo desagregado será el siguiente:

- Periodo Inicial, dieciocho (18) puntos.
- Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, doce (12) puntos.

7.2.6.2 Dieciséis (16) puntos para el plan comercial y administrativo. (Plan de Negocios)

7.2.6.3 Cuatro (04) puntos por el cronograma de desarrollo;

7.2.6.4 Ocho (08) puntos por el programa de mantenimiento

7.2.6.5 Doce (12) puntos por Experiencia Aeroportuaria.

7.2.6.6 Si el Postor incluye obras complementarias obtendrá la calificación de 10 puntos. En caso contrario obtendrá 0 puntos.

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/03/2022 06:03:26 -0500

Visado por: RODRIGUEZ MARTINEZ
Antonio Michael FIR 09461356 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 21:47:43 -0500

Visado por: MEDINA RUBIANES
Edgardo Rajman FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 18:49:49 -0500

Visado por: ESTRADA FLORES Nohelia
Estefania FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2022 18:44:17 -0500

RUBRO	PUNTAJE	
	MAXIMO	MINIMO
Experiencia en operación aeroportuaria: Punto 5.1	15	12
Desarrollo de Infraestructura (Planes Maestros)	50	30
• Período Inicial (24-18)		
• <u>Período Remanente de Vigencia de la Concesión</u> (16-12)		
• Obras complementarias (10-0)		
Plan comercial y administrativo (Plan de Negocios)	20	16
Cronogramas de Desarrollo	5	4
Programa de mantenimiento	10	8
Total	100	*

*Ver Inciso 7.2.5.

En este punto es conveniente precisar que el compromiso de construir de un nuevo terminal de pasajeros que concentre todas las operaciones, efectuado por el Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi (actualmente LAP) en su Propuesta Técnica, se planteó como OBLIGACIÓN a ser realizada dentro del PERIODO REMANENTE (también llamado como FASE SUBSIGUIENTE durante la licitación)

- Las Bases finalmente indican que la evaluación de las Propuestas Técnicas constará en un Acta.

7.2.7 La evaluación de las Propuestas Técnicas constará en un acta que será firmada por los miembros del Comité y el resultado de ésta se dará a conocer a cada uno de los Postores Calificados en la fecha prevista en el Punto 1.6.

- El día 13.11.200, el **Comité Especial de Aeropuertos efectuó la evaluación y calificación de los documentos contenidos en el Sobre N° 2**, presentados por los **postores calificados** en la Licitación Pública Especial para la entrega en Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (Resumen del Libro Blanco, página 113 y siguientes).

Al respecto, dicho Comité hizo suyo en su integridad el **Informe de evaluación de los sobres N° 2, elaborado por el Asesor Técnico del Comité Especial, PARSONS ENGINEERING SCIENCE INTERNATIONAL INC.**

En dicho Informe se concluye que la propuesta del Consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi (actualmente LAP), no tiene observaciones negativas, procediendo el Comité Especial a efectuar la evaluación, conforme al resumen ejecutivo que obra en la página 118 del Resumen del Libro Blanco:

**EVALUACION DE LAS PROPUUESTA 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".

5. Si bien es cierto, no hemos podido tener acceso al contenido del Acta de la sesión el Comité especial antes indicada (a la que hace referencia el ítem 7.2.7 de las Bases), a fin de verificar el detalle de la evaluación signada a la propuesta técnica del postor ganador¹ podemos señalar lo siguiente:
- De manera general, la Propuesta Técnica – Volumen 2 presentada al Comité Especial de Aeropuertos de la Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI, para el desarrollo y operación del AICJh en respuesta a las Bases Consolidadas consideró para la Fases de Desarrollo del Año 11 al 15² a la mejora eventual de la construcción de un Nuevo Terminal que concentrara las operaciones, aspecto que fue tomado en cuenta en la evaluación realizada por el Comité, obteniendo el puntaje de 15.5 (fases subsiguientes).

¹ Ello debido a que, conforme a lo indicado por personal de la Jefatura de Informática, los archivos del Libro Blanco en custodia por la Gerencia de Regulación se encuentran en programas de 32 bits, siendo incompatible con el sistema operativo actual de 64 bits.

² 1.45. "Período Inicial" significará el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el final del octavo Año de Concesión, inclusive.

así como carriles adicionales de paso frente al edificio con el fin de proporcionar una capacidad y nivel de servicio adecuados. 0010

- *Vías Internas y de Servicio* – Una vía de servicio adicional desarrollará la nueva área de plataforma de aeronaves en la parte sur del espigón. Otra nueva vía de servicio se ampliará con el fin de implementar la nueva zona del sistema de combustible. Para implementar las nuevas instalaciones operacionales en la parte central del campo aéreo y mantener el nuevo sistema de pista de aterrizaje o de rodaje respectivamente, se están construyendo vías adicionales en el lado aire. Una nueva ruta perimétrica simple se construirá dentro de los nuevos límites del aeropuerto.
- *Estacionamiento Vehicular* – Debido a la creciente demanda y a la ampliación del área de las vías de acceso al edificio terminal, la playa de estacionamiento vehicular actual será ampliada con un segundo nivel, estando el tamaño del nivel superior determinado por la demanda real.

Sistema de Servicios (Agua, Desagüe, Energía Eléctrica y Telecomunicaciones)

Todos los sistemas de servicios serán actualizados para satisfacer la demanda actual; las mejoras típicas son las siguientes:

- *Planta Central de Servicios* – Dependiendo de las condiciones, se añadirán transformadores e interruptores, generadores y equipo automático de conmutación para suministro de emergencia, congeladores, tanques de agua y sistemas de bombeo para agua potable/incendios.
- *Sistema de Distribución de Energía Eléctrica* – Ampliar los conjuntos de ductos y el cableado eléctrico en función de las necesidades.
- *Sistemas de Distribución de Agua Refrigerada* – Ampliar las tuberías cuando sea necesario.
- *Sistema de Distribución de Agua Potable/Contra Incendios* – Instalar y ampliar un circuito de agua para incendios a medida que se necesite, e instalar hidrantes adicionales de incendios.
- *Sistema de Distribución de Agua de Regadío* – Ampliar el sistema cuando sea necesario.
- *Sistema de Alcantarilla* – Ampliar las alcantarillas en las nuevas instalaciones.
- *Sistemas Especiales y Telecomunicaciones* – Ampliar los circuitos cuando sea necesario.

Sistema de Desarrollo Comercial

Perú Plaza II y el hotel del aeropuerto son las áreas claves comerciales no aeronáuticas en esta etapa. La Sección 2.1.1 proporciona una descripción detallada de estas instalaciones así como una mención a los planes del Consorcio para potencialmente promover, junto con las aerolíneas y cargueros marítimos, una posible operación de transporte marítimo-aéreo conjuntamente con una zona de libre comercio (o zona franca).

2.2.1-B.3 Fase de Desarrollo del Año 11 al Año 15

La Figura PMG-FD-15 presenta el plan maestro de desarrollo al año 15 de la concesión, con todas las ampliaciones que se realizarán en la secuencia entre el año 11 y el año 15. La actividad más

otros entes reguladores pertinentes. Esto aplicará a todos los sistemas de iluminación del campo aéreo según indican los Requisitos Técnicos Mínimos de las Bases.

- *Instalaciones de Rescate y Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)* – Debido a la ampliación del sistema de pista de aterrizaje en el año 11, se requerirá un nuevo equipo centralizado de rescate para satisfacer normas de OACI respecto al tiempo de reacción. En función a la planeada ampliación del complejo terminal (espigones internacionales así como la zona de estacionamiento adyacente de aeronaves), esta nueva instalación de rescate y extinción de incendios se ubicará al norte del complejo terminal de pasajeros. Una vía de acceso adicional que conecta la instalación de rescate con el área de movimiento de aeronaves también será construida.
- *Torre de Control de Tráfico Aéreo* – La torre de control de tráfico aéreo continua operando en la ubicación existente hasta la construcción del nuevo terminal de la zona central. Hay un campo visual adecuado hacia las dos pistas de aterrizaje y todas las pistas de rodaje activas en esta fase. Dada las obstrucciones en el campo visual desde la torre de control de tráfico aéreo existente hacia la nueva pista de aterrizaje debidas a la construcción del nuevo terminal en la zona central, se requiere una nueva torre de control de tráfico aéreo. La nueva torre de control de tráfico aéreo deberá estar terminada en el año 14, antes de que las obstrucciones del campo visual desde la torre de control existente se materialicen debido a la presencia del edificio del nuevo terminal de la zona central. La nueva torre de control y la correspondientes instalaciones operativas y administrativas están ubicadas al norte del nuevo complejo terminal de la zona central y adyacente a la instalación de rescate y extinción de incendios. Esta ubicación garantiza un excelente campo visual hacia todas las zonas importantes del área de movimientos de las aeronaves.
- *Ayudas Luminosas, Visuales y de Navegación del Campo Aéreo* – De acuerdo con la operación de la nueva pista de aterrizaje, se requieren ayudas visuales y de navegación adicionales. Las piezas principales son el localizador, las antenas de trayectoria de planeo y el sistema de iluminación de aproximación de precisión para ambas aproximaciones. Debido a los umbrales desplazados, las partes esenciales del sistema de iluminación de aproximación están integradas dentro de las áreas pavimentadas de la pista de aterrizaje. Con la ampliación del sistema de pistas de rodaje se ampliará el sistema de iluminación del campo aéreo. Las instalaciones incluyen luces de líneas centrales y señales y marcas dentro de la nueva área de maniobras de aeronaves.

Edificio del Terminal de Pasajeros

- *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. La primera fase del edificio terminal centralizado se construye a lo largo de cuatro espigones y un área principal modular que acomoda a todas las instalaciones pertinentes. Las puertas nacionales se localizan en los dos espigones del sur y las puertas internacionales en los dos espigones del norte. Todas las instalaciones que procesan pasajeros serán reubicadas en los nuevos terminales y espigones. El nuevo terminal de pasajeros contará con diversas comodidades como tiendas de venta al menudeo, restaurantes, y ventas de artículos especiales.
- *Instalaciones de Aviación General* – Esta área funcional permanecerá en operación en el mismo lugar. Sin embargo, dependiendo del desarrollo, la capacidad podría aumentarse.

- Como se indicó, no se ha podido tener acceso al detalle de la distribución del puntaje, no obstante, no puede negarse que el compromiso de construcción del Nuevo Terminal fue objeto de evaluación por parte del Comité Especial.
- Sin perjuicio de lo anterior, debe precisarse que esta información (relativa a la asignación de puntajes en el proceso de licitación) no incide ni resta importancia a que con la Adenda 7 suscrita entre las Partes, este Nuevo Terminal de Pasajeros constituye ahora una MEJORA OBLIGATORIA que el Concesionario DEBE implementar, dentro del PLAZO pactado.
- Por tanto, más allá de que la propuesta de construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros haya sido o no un hecho determinante en la entrega de la Concesión, lo cierto es que, a la fecha, en virtud de la Adenda 7, dicha mejora es de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario.

MATRIZ DE COMENTARIOS

“Análisis legal realizado por la Presidencia del Consejo Directivo en torno a la primera consulta formulada a través del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19”

Referencia: Memorando N° 00026-2022-PD-OSITRAN de fecha 09.03.2022

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?”

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO		COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
PRIMER PUNTO	<p>1. Las Mejoras Obligatorias en el Contrato de Concesión</p> <p>Al respecto se advierte que la Cláusula 5.6. del Contrato de Concesión, expresamente señala lo siguiente:</p> <p style="text-align: center;"><i>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.</i></p>	<p>Con relación al alcance del numeral 5.6 de la Cláusula 5, de su simple lectura, se entiende que para todas las mejoras es posible que el Concesionario las realice de otra manera a lo establecido en el Anexo 6 y a los Requisitos Técnicos Mínimos siempre que ello se encuentre autorizado por el Concedente, con opinión técnica de OSITRAN,</p> <p>No obstante, dicha modificación en nuestra opinión, encuentra su límite en la Adenda 7, suscrita con fecha 25 de julio de 2017, en la que las Partes acordaron que la mejora para la construcción del Nuevo Terminal pasaría de ser una mejora eventual a una mejora obligatoria. Es decir, mediante un documento de naturaleza contractual y por tanto vinculante, 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</p>

Visado por: SHEPLIT STUCCHI
 Antonio Michael PFR 0941613361440
 Motivo: Firma Digital
 Fecha: 10/03/2022 18:44:16 -0500
 Visado por: ESTEFANIA FLORES Noheila
 Estefania FAU 20420248645 soft
 Motivo: Firma Digital
 Fecha: 10/03/2022 18:44:16 -0500

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

Esta es una cláusula que rige para todas las mejoras, ya sean Obligatorias, Eventuales y Complementarias y claramente establece que el contrato SI admite, sin necesidad de recurrir a una Adenda, que el Concedente pueda autorizar algo diferente, con la opinión técnica del OSITRAN.

Al respecto se debe tomar en consideración, lo que establecen las demás disposiciones de esta Cláusula 5, que como ella misma lo manda, deben tenerse en cuenta, encontrando al respecto párrafos específicos para cada tipo de mejora, con diferente contenido.

(...)

Adicionalmente, debe mencionarse la Cláusula 5.7. del Contrato, que señala:

5.7. Ejecución de las Mejoras. *Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos*

Realizada esta revisión se advierte que el Nuevo Terminal de Pasajeros se encuentra dentro de tres reglas:

Nuevo Terminal de Pasajeros se debe construir siguiendo:	Anexo 6, salvo que se autorice de otra manera por el Concedente	Cláusulas 5.6. 5.6.2.1.b.
	Plan Maestro y sus actualizaciones.	Cláusulas 5.6.2.1.b.
	Requisitos Técnicos Mínimos y Estándares Básicos	Cláusula 5.6 y 5.7.

Entonces, dado que es posible que el Nuevo Terminal de Pasajeros no necesariamente sea un calco de la Propuesta Técnica (Anexo 6),

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

debería implementarse de manera obligatoria en los términos establecidos en la citada Adenda.

Nótese que lo antes expuesto, se verifica del PDA 2018 (vigente):

Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 

METAS PROPUESTAS PARA EL PROYECTO

METAS	LAP	CONTRATO DE CONCESIÓN - ADENDA 7
2018 - 1RO ENERO	Entrega efectiva de los terrenos por parte del Gobierno Peruano a LAP	
2018 - AGOSTO - SEPTIEMBRE	Adjudicación del contrato EPC	
2019 - TERCER TRIMESTRE	Inicio de operación de plataforma de campo medio	
2020 - TERCER TRIMESTRE	Culminación de los trabajos en el campo aéreo Entrega de la nueva torre de control a CORPAC	
2021 - PRIMER TRIMESTRE	Operación del campo aéreo (Incluido las operaciones desde la nueva torre de control)	
2022 - PRIMER TRIMESTRE		Lado Aire entra en Operación (Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje, Torre de Control, Rescate).
2023 - PRIMER TRIMESTRE	Inicio de operación del Edificio Terminal	
2024 - SEGUNDO SEMESTRE		Terminal de Pasajeros en Operación (Terminal, estacionamientos)

Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

En ese sentido, en mérito al acuerdo entre Partes, la construcción del Nuevo Terminal y sus condiciones (capacidad, concentración y plazo) resultan ser una obligación ineludible del Concesionario.

Es importante indicar que el objeto de la citada Adenda 7 estuvo centrado en la ejecución del proyecto de ampliación del AIJCh, en donde además del Nuevo Terminal de Pasajeros, también se definió como Mejora la segunda pista.

Cabe precisar que, mediante Adenda 7, no se modificó el numeral 5.6 de la Cláusula 5, por lo que, si la realización de las mejoras podría ser autorizadas de una manera distinta a las previstas en el Anexo 6 y a los RTM, con la autorización del Concedente por escrito, resulta pertinente cuestionar ¿por qué mediante una Adenda se consideró necesario modificar el tipo de mejora del Nuevo Terminal de Pasajeros, de una mejora eventual a una

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO	COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
<p>se debe identificar en qué casos puede apartarse un Plan Maestro de lo ofrecido en la Propuesta Técnica, respecto de las Mejoras Obligatorias.</p>	<p><u>mejora obligatoria</u>, y no simplemente por una autorización o modificación del PDA?</p> <p>Nótese que, 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.</p> <p>Como puede advertirse, es a partir de la Adenda 7 que las propias partes decidieron acordar que la construcción del Nuevo Terminal se realizaría bajo una configuración de mejora obligatoria.</p> <p>De otro lado, en el marco de la misma Adenda 7, se modificó el numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, precisándose en su literal b) lo siguiente: El Concesionario está obligado a: Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. En ese sentido, es, nuevamente, a través de la Adenda 7 que se indica que las mejoras que deberá realizar el Concesionario son las que establezca, entre otros, el Anexo 6.</p> <p>Ahora bien, en el escenario que lo antes descrito pudiese suponer una contradicción entre las obligaciones incorporadas mediante Adenda 7 y el texto contractual (numeral 5.6), se debe señalar que, conforme con lo expuesto en el Memorando Conjunto N° 0013-2022-MC-OSITRAN (GAJ-GSF) de fecha 02.03.2022, el numeral 6.3 de la Cláusula Sexta denominada “Reglas de Interpretación” de la Adenda 7, establece que en caso de conflicto en la interpretación o <u>ejecución</u> de los términos establecidos en el Contrato de Concesión (p. e. numeral 5.6 de la Cláusula 5) y los términos de la Adenda 7 (p. e. obligación del Concesionario de construir las mejoras que establezca el Anexo 6 y los Planes Maestros y sus actualizaciones y el carácter de mejora obligatoria del Nuevo Terminal de Pasajeros), primará lo establecido en esta última, vale decir, las obligaciones incorporadas a través de la Adenda 7.</p> <p>Adicionalmente, otro de los aspectos que no ha sido considerado dentro de las “tres reglas” identificadas en el análisis legal, objeto de comentario, es</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO		COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
		<p>que la realización del Nuevo Terminal también <u>se sujeta a un plazo de construcción</u>, el cual, conforme, expresamente, indica el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 3, debe considerar, nuevamente, lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de ello, nótese que el referido plazo fue ampliado por el Concedente en el marco del COVID-19 por 98 días, el cual, además, también considera la puesta en operación de dicha mejora obligatoria.</p> <p>Bajo el sustento expuesto, modificar las condiciones de cumplimiento de la mejora obligatoria consistente en un Único Terminal de Pasajeros que concentre las operaciones en el plazo establecido, a través de la actualización del PDA, podría implicar una modificación de la obligación contenida en la Adenda N° 7, la cual no se podría realizar sin seguir el procedimiento legalmente previsto.</p> <p>Finalmente, nótese que la Concesión del AIJCh es de tipo autofinanciada, donde el riesgo de la demanda ha sido asumido por el Concesionario. En ese sentido, la posibilidad de que esta demanda caiga o aumente no debería significar un hecho que deba soportar la contraparte, escenario que se materializaría en caso de recibir un Terminal de Pasajeros de menores dimensiones o en un plazo más allá del previsto, por ejemplo.</p>
SEGUNDO PUNTO	<p>2. Sobre los Planes y su modificación</p> <p>De la revisión del cuerpo del Contrato se advierte que no existe una mayor definición de cómo se deben elaborar los Planes Maestros Aeroportuarios en el Contrato, sin perjuicio de ello existen algunas cláusulas referidas a su ejecución:</p> <p>5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. (...)</p> <p>5.10. Planes de Diseño y de Trabajo. 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,</p>	<p>Coincidimos, solo en el extremo donde se hace referencia al tercer párrafo del numeral 1.26. del Anexo 14 del Contrato que señala que los planes maestros, en un contexto de modificación, deberán ser preparados de acuerdo con las normas de la OACI y IATA y las leyes aplicables. Respecto del límite de los planes en cuanto a su contenido, responderemos en los siguientes puntos.</p> <p>Respecto de lo indicado en el sentido que el Contrato de Concesión no desarrolla a detalle aspectos vinculados con la forma cómo deberán elaborarse los Planes Maestros Aeroportuarios, corresponde precisar que, las propias Partes decidieron que dichos instrumentos, <u>desde el inicio de la Concesión</u>, se enmarcarían con lo dispuesto en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión (antes de su modificación), el cual exigía que, desde su primera versión (año 2002), debía basarse en los criterios de planificación contenidos en la <u>propuesta técnica</u> del Concesionario:</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

De estas disposiciones, no se advierte ninguna cláusula que establezca cómo se pueden elaborar estos planes, pues se encuentran referidas mayormente a plazos o temas de responsabilidad.

Una mayor descripción se encuentra en el Anexo 14 del Contrato, donde se en los numerales 1.26 y 1.29. (...)

Solo el numeral 1.26. del Anexo 14 del Contrato señala que los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las leyes aplicables. En todas las demás disposiciones contenidas en los numerales 1.29 y 1.26 parece haberse privilegiado el tema procedimental, más allá del contenido, límites y relación que estos planes podrían tener respecto al Anexo 6 (Propuesta Técnica) que nos ocupa.

No obstante, podemos identificar algunas reglas en el Contrato que nos dan una idea del límite que pueden tener estos planes en cuanto a su contenido y respeto a lo ofertado en la Propuesta Técnica.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

“Numeral 1.26 del Anexo 14 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.

De igual modo, para el periodo remanente, la Adenda 7 modificó el numeral 1.26 del Anexo 14 en el siguiente sentido:

“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.”

En ese sentido, se puede encontrar que, tanto el Plan Maestro del 2002, como sus posteriores actualizaciones 2005 y el PDA del 2018 (instrumentos vigentes y aprobados por la DGAC del MTC en su condición de autoridad competente), establecen que la operación del aeropuerto se reubicará del terminal actual a la nueva terminal de pasajeros, conforme con lo previsto

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO		COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
		<p>por el Anexo 6 (Propuesta Técnica). Esto es, la propia autoridad, en el ámbito de sus competencias y conforme se desprende del contenido de dichos planes, sustentó su decisión comparando la propuesta técnica con la propuesta de desarrollo.</p> <p>Siendo así, los Planes Maestros de Desarrollo recogen lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCh, respecto de la obligación del Concesionario sobre 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.</p> <p>Por lo tanto, considerar como posibilidad el desconocimiento de las actuaciones que las Partes han tenido durante más de 21 años con relación al alcance de los Planes Maestros no contribuye con generar predictibilidad en la relación contractual entre Concesionario y Concedente respecto de las actualizaciones o modificaciones de dicho instrumento.</p> <p>Sin perjuicio de lo antes expuesto, atendiendo a que para la actualización y modificación de los planes maestros <u>resulta indispensable</u> considerar la perspectiva técnica de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, consideramos pertinente remitirnos a lo señalado en la respuesta a la pregunta N° 2 contenida en el Memorando Conjunto N° 00014-2022-MC-OSITRAN (GAJ-GSF) de fecha 04 de marzo de 2022.</p>
TERCER PUNTO	<p>3. Los Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato y la sección 1 del Anexo 6 de las Bases</p> <p>Una primera regla es la referida al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos, que sin duda son de obligatorio cumplimiento y que en su texto aluden directamente a la obligación de cumplir con la sección 1 del anexo 6 de las Bases.</p> <p>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</p>	<p>Sobre la afirmación referida a que “ningún Plan Maestro podría obviar los requisitos técnicos mínimos y que de ser actualizados necesariamente deberían respetar lo estipulado en la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases”, cabe señalar que ésta no se desprende de la lectura del numeral 1.51 de la Cláusula 1, la cual se limita a definir el término “Requisito Técnico Mínimo”, y en dicho escenario, puede observarse que en el Contrato de Concesión existen RTMs estipulados tanto en la sección 1 del Anexo 6 de las Bases, así como, otros más específicos en el Anexo 14, los cuales podrán ser modificados o actualizados de forma periódica por el Ositrán.</p> <p>Ahora bien, de la revisión del numeral 1.51, estos RTM son aplicables en el <u>diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto</u>, más no sería posible entender que dichos RTM apliquen también en la etapa de planificación.</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO	COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
<p>aéreas y el transporte de de pasajeros y carga en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.</p> <p>Se puede concluir entonces que ningún Plan Maestro podría obviar los requisitos técnicos mínimos y que de ser actualizados necesariamente deberían respetar lo estipulado en la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases.</p> <p>Es interesante advertir que no se refiere al Anexo 6 del Contrato, sino al Anexo 6 de las Bases, el mismo que está referido en su Sección 1 a los “Términos Técnicos de Referencia” que el Concesionario del Aeropuerto se ha obligado a cumplir. Entre ellos se consignan, entre otros, requisitos de calidad, requisitos de protección del medio ambiente, especificaciones viales, capacidad de operación anual, códigos y normas de calidad. También se consignan los requerimientos del edificio terminal tanto en que lo que corresponde al hall para chequeo de pasajeros, área para despedidas, áreas verdes y jardinería.</p> <p>Debemos hacer notar que entre estos aspectos no se advierte la exigencia de único terminal.</p>	<p>Cabe indicar que, a la fecha los Planes Maestros son posibles de ser actualizados o modificados, siendo de aplicación lo señalado en el numeral 1.26 del Anexo 14, el cual ha sido referenciado en los comentarios al segundo punto</p> <p>Finalmente, sobre la afirmación referida a que <i>“el Anexo 6 de las Bases, el mismo que está referido en su Sección 1 a los “Términos Técnicos de Referencia” (...) entre estos aspectos no se advierte la exigencia de único terminal”</i>, debe considerarse que la construcción de un Nuevo Terminal de Pasajeros que concentre las operaciones fue parte de la propuesta técnica de LAP, aspecto que, como se indicó en los comentarios al primer punto, constituye una mejora obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, como un compromiso ineludible del Concesionario, sujeto a un plazo determinado.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, nótese que la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases al que se ha hecho referencia se encuentra referido a RTM para el diseño del aeropuerto, es decir, una etapa de implementación de mejoras distinta a la de planificación, conforme se advierte a continuación:</p> <div data-bbox="1289 867 1717 1146" data-label="Image"> </div>
<p>CUARTO Y QUINTO PUNTO</p> <p>4. Reglas para la elaboración de los planes contenidas en el numeral 1.34 de la Sección 1 del anexo 6 de las Bases: “Términos Técnicos de Referencia”</p>	<p>Sobre el particular, reiteramos que la construcción del Nuevo Terminal de pasajeros que concentre las operaciones fue parte de la propuesta técnica de LAP. Esta mejora se convirtió en obligatoria por acuerdo de las partes al suscribir la Adenda 7 que, como es de conocimiento, cambió el marco jurídico para la ampliación del AIJCh. Recuérdese que la propia Adenda 7</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO	COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
<p>Adicionalmente, debe señalarse que en el numeral 1.34 de la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, se establecen las reglas para la elaboración de los planes indicándose lo siguiente:</p> <p>1.34. Cronograma de revisión para el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario, Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo</p> <p>El Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo del Aeropuerto</p> <p>El Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo del Aeropuerto, el cual debe ser remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica debe ser preparado de acuerdo con el artículo 6.6.3. de la sección 6.6 de los términos de referencia.</p> <p>Plan Maestro Conceptual Detallado de Desarrollo</p> <p>El Plan Maestro Conceptual Detallado Inicial de Desarrollo, así como los gastos relacionados a la ejecución de dicho plan, el primer programa de trabajo y presupuesto respectivo deberán ser remitidos al OSITRAN dentro de los 180 días calendario siguientes a la Guion.fecha de cierre.</p> <p>El Plan Maestro Conceptual Detallado de Desarrollo debe ser preparado de acuerdo con las normas de la OACI, FAA, IATA y el Anexo 6 Sección 3.0 criterios de implementación para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaría</p> <p>Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario actualizados</p> <p>Durante los primeros 10 años de vigencia de la concesión los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados por lo menos cada 2 años y remitido al OSITRAN para su revisión.</p> <p>Durante los restantes 20 años de vigencia de la concesión los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados por lo menos cada 5 años comenzando con el 10º año de vigencia de la concesión. Después de cada actualización los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser remitidos a OSITRAN para su revisión y posterior aprobación o desaprobación.</p> <p>Los planes maestros de desarrollo aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a la norma de la OACI, FAA e IATA y al <u>Anexo 6: Sección 3.0 Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaría.</u></p>	<p>señala que ésta prima sobre los demás documentos del Contrato de Concesión.</p> <p>En ese sentido, el documento que en nuestra opinión limitaría el margen de modificación que tiene el Plan Maestro es la propia Adenda 7, respecto de las obligaciones asumidas a través de dicho instrumento.</p> <p>Con relación a los mecanismos para la actualización o modificación de los planes maestros, aplicando el propio Contrato de Concesión, corresponde remitimos a los comentarios realizados en el segundo punto (numeral 1.26 del Anexo 14).</p> <p>No obstante, con relación al alcance de la Consulta N° 59 a la Circular N° 13 citada en el análisis legal, es de advertir que la consulta formulada tiene como presupuesto para ajustar o actualizar el Plan Maestro <u>“el volumen real del tráfico que se genere en el futuro”</u>. Nótese que, la respuesta brindada a dicha consulta remite al punto 5.6.1 del Contrato de Concesión (durante el periodo inicial) y la novena modificación de la Circular N° 12.</p> <p>Específicamente, el análisis legal puesto a nuestra consideración apunta en destacar la mención al Anexo 6- Sección 3.0: “Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaría” citada en el último párrafo de la Circular N° 0012-99-CEA, a fin de referir que dicho anexo <i>“no es una simple coincidencia, sino que sigue una lógica dentro de las exigencias del Concurso, en tanto que al ser similar al numeral 1.34 de la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases “Términos Técnicos de Referencia”, donde se señala en el último párrafo que “Los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de OASI, FAA y IATA y al Anexo 6: Sección 3.0 Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaría”</i>.</p> <p>Al respecto, debe tomarse en cuenta que la consulta formulada mediante Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19, objeto de análisis versa sobre una <u>condición de operación</u> del aeropuerto, esquema de un Único Terminal, <u>aspecto que no está regulado</u> en la Sección 3.0 del Anexo 6 de las Bases indicada, el cual versa sobre criterios para el <u>diseño del edificio del terminal</u>. Respecto de las condiciones para la operación del Nuevo Terminal de Pasajeros debe</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

De la anterior disposición transcrita perteneciente a la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, se advierte que la actualización de los planes maestros, no puede dejar de respetar obligatoriamente las normas de la OACI, FAA e IATA y la Sección 3.0 del Anexo 6 de las Bases, referido a Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.

En dicha Sección 3.0 se abordan temas referidos al nivel de servicio establecido, a los estándares de niveles de servicio para el desarrollo de la infraestructura, a las escalas variables para el desarrollo de la infraestructura. En el numeral 3.2. se refiere a los objetivos del diseño de terminales, así como a diferentes aspectos referidos al edificio del terminal, indicando una serie de objetivos que se deben cumplir, como por ejemplo las distancias máximas que caminará un pasajero sin asistencia, se mencionan algunos criterios como que no debe exceder en ningún caso los 300 M y se indica que será una norma. Además, también se establecen una serie de criterios para el diseño del edificio terminal. En las cuales se señala por ejemplo que las salas de embarque deberán albergar aproximadamente un 80% de pasajeros a un mínimo de 1.45 m² por pasajero y un 20% de los pasajeros de pie, con 0.93 m² por cada uno. Entre todas las normas indicadas en esta sección, no se advierte ninguna exigencia o preferencia por un terminal de un solo techo.

La disposición bajo comentario además es coherente con lo indicado en la Circular N° 12 del concurso, que a continuación se pasa a explicar.

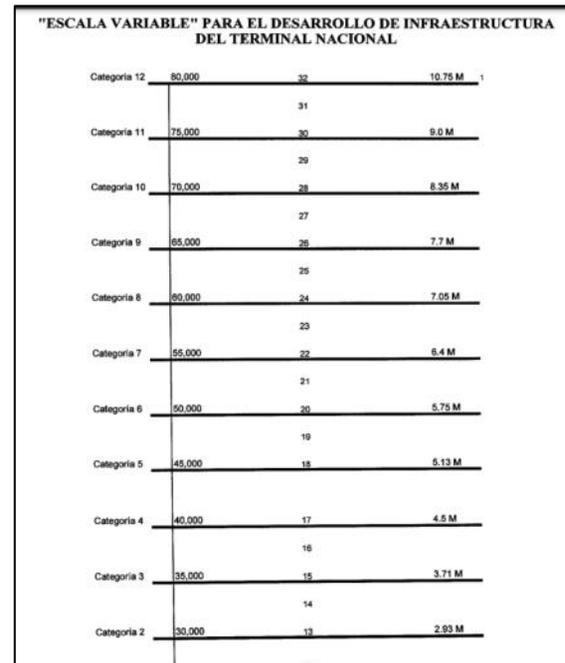
5. Circular N° 12

La Circular N°12 del Concurso es citada en respuesta a la Consulta número 59 de la Circular N°13 del Concurso, en la que se preguntaba lo siguiente.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

considerarse que estas fueron consideradas en el Plan Maestro Conceptual General de Desarrollo del Aeropuerto, en virtud del cual el Concesionario consideró en su propuesta un único terminal que concentrara todas las operaciones.

No hay que perder de vista que la pregunta que motivó la respuesta antes señalada se vinculó respecto al volumen de tráfico, vale decir, cómo podría crecer el terminal en función al número de pasajeros que se van presentando (demanda). Para tal efecto, la misma Sección 3.0 del Anexo 6 de las Bases consideró escalas variables a fin de establecer las categorías o niveles de infraestructura para la correlación de: pasajeros anuales para puertas de embarque de aeronaves para requerimientos en el área del complejo espigón/terminal (se incluye gráfico referencial):



ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

CONSULTA N° 59 de Circular 13

Por favor. Confirmamos si el plan maestro proporcionado por el postor como parte de su propuesta técnica será de obligatorio desarrollo durante el periodo de la concesión (en caso de resultar ganador) o si será posible efectuar ajustes y/o actualizaciones periódicas según el volumen real de tráfico que se genere en el futuro.

Respuesta. Por favor. Remitirse la novena modificación de la circular Nro 0012-99-CEA y al punto 5.6.1. del Contrato de Concesión.

La respuesta del Comité para saber si el Plan Maestro proporcionado por el postor como parte de su Propuesta Técnica, es de obligatorio desarrollo durante el periodo de la concesión o puede ser actualizado es remitirse a:

- (i) punto 5.6.1 del Contrato de Concesión; y
- (ii) (ii) La novena modificación de la circular número 12.

Por su parte, el numeral 5.6.1. del modelo de Contrato, señala:

5.6.1. Durante el Periodo Inicial

5.6.1.1 Mejoras Obligatorias:

Las indicadas en el Anexo 6.

El Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre y concluir la construcción de las Mejoras Obligatorias antes de la finalización del Periodo Inicial. Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000.00 (cien millones de dólares) del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Periodo Inicial, conforme al Anexo 6 del presente Contrato.

El incumplimiento del Concesionario de las inversiones mínimas a que se refiere el párrafo precedente no será causal de Caducidad de la Concesión. Sin embargo, de verificarse dicho incumplimiento, el Concesionario deberá pagar una penalidad equivalente al 30% del monto dejado de invertir para esos períodos; sin perjuicio de la aplicación de la penalidad establecida en la Cláusula 5.8 del presente Contrato.

El pago de la penalidad referida en el párrafo precedente no releva al Concesionario de la obligación de realizar la totalidad de las inversiones

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO	COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
<p><i>mínimas, las mismas que deberán efectuar dentro del Período Inicial, sin perjuicio de la obligación de ejecutar las demás Mejoras Obligatorias establecidas en el Anexo 6 del presente Contrato para el mismo período. Asimismo, el Concesionario está obligado a ejecutar las Mejoras en servicios, conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato, durante los primeros seis (6) meses de Vigencia de la Concesión. La demora en el cumplimiento de las Mejoras en servicios, a que se refiere el párrafo precedente, dará lugar a la aplicación de lo estipulado en la Cláusula 5.8 del presente Contrato.</i></p> <p>5.6.1.2 Mejoras Eventuales <i>Las que en su caso establezca el Anexo 6.</i></p> <p>5.6.1.3 Mejoras Complementarias <i>Las que establezca el Anexo 6. La construcción de las Mejoras Complementarias deberá estar concluida antes del término del Período Inicial</i></p> <p>De lo indicado, durante el Período Inicial, debería entenderse que la ejecución de las mejoras señaladas no habría admitido modificaciones, ni siquiera a través de los planes. Cabe señalar que dentro estas mejoras no está comprendida la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros que pertenece al Período Remanente.</p> <p>Por su parte, la Circular 12 en su novena modificación señala lo siguiente.</p>	

**ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL
CONSEJO DIRECTIVO**

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

**LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL ESPECIAL PARA
LA ENTREGA EN CONCESIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ.**

Circular número 0012-99-CEA

Modificaciones a las bases.

Novena modificación.

Anexo 6 se las bases Sección 1.0 Requisitos técnicos mínimos, añada el artículo 1.35.

1.35. Revisión para el plan maestro de desarrollo aeroportuario.

Plan maestro conceptual de desarrollo.

El Plan Maestro Conceptual de Desarrollo del Aeropuerto, el cual debe ser remitido como parte de los documentos de la Propuesta Técnica, debe ser preparado de acuerdo con el Artículo. 6.6.3 de la Sección 6.6 de los Términos de Referencia.

Plan maestro detallado de desarrollo.

El Plan Maestro Inicial de Desarrollo debe ser remitido al OSITRAN para su revisión, aprobación, desaprobación y/o revisión de los requerimientos no excediéndose de 9 meses después del inicio del Contrato de Concesión.

El Plan Maestro Detallado de Desarrollo debe ser preparado de acuerdo con las normas de la OACI, FAA e IATA y el Anexo N° 6, Sección 3.0. Criterios de implementación para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

Plan maestro de desarrollo aeroportuario actualizado.

Durante los primeros 10 años de vigencia de la concesión, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados, por lo menos cada 2 años, y remitido al OSITRAN para su revisión.

Durante los restantes 20 años de vigencia de la concesión, los planos maestros de desarrollo aeroportuario deben ser actualizados, por lo menos cada 5 años, comenzando con el 10º año de vigencia de la concesión. Después de cada actualización, los planes maestros de desarrollo aeroportuario deben ser remitidos al OSITRAN para su revisión y posterior aprobación o desaprobación.

Los planes maestros de desarrollo aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA y al Anexo N° 6, Sección 3.0 Criterios de implementación para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

De esta circular se advierte, en su último párrafo que los Planes Maestros de Desarrollo deben ser actualizados de acuerdo a las normas de la OACI, FAA e IATA y el Anexo 6-Sección 3.0: Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria.

La mención al Anexo 6-Sección 3.0: Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria no es una simple coincidencia, sino sigue una lógica dentro de las exigencias del

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO		COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA
	<p>Concurso, pues este texto es similar al numeral 1.34 la Sección 1 del anexo 6 de las Bases, "Términos Técnicos de Referencia", antes mencionado, donde se señala en el último párrafo que "Los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario actualizados deben ser preparados de acuerdo a las normas de OASI, FAA y IATA y al Anexo 6: Sección 3.0 Criterios de Implementación para el Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria."</p>	
SEXTO PUNTO	<p>6. Bases Consolidadas del Concurso</p> <p>Finalmente cabe señalar que en las Bases Consolidadas [sic] del Concurso, en el Numeral 6.6.3.1, donde se mencionan los documentos a presentar en la Propuesta Técnica, se indica claramente como aspectos necesariamente debe contener la propuesta los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El cumplimiento de las normas OASI, FAA e IATA., a través de un diagrama del aeropuerto con los detalles de cada función aeronáutica específica que se prevea como parte del periodo inicial con relación a estas normas. - El requisito que los planes maestros deban tener en cuenta sistemas de dos pistas paralelas con umbrales escalonados para operaciones simultáneas de instrumentos y baja visibilidad, a construirse durante la vigencia de la concesión, con una separación de línea central a línea central de 1070 M. - Demostrar que los planes maestros cumplen con cada uno de los Requisitos Mínimos establecidos en las secciones 1.1. a 1.33 del Anexo 6. Con lo cual, nuevamente se alude a la Sección 1.0 del Anexo 6 de las Bases, en plena coincidencia con lo que actualmente establece el Contrato de Concesión en el numeral 1.51. - Sobre el edificio terminal solamente se señala que la nueva estructura del edificio terminal será diseñada para la ampliación de una tercera planta en el futuro. Nada se dice de un terminal de un solo techo. Sin embargo, sobre esta característica, se advierte en el numeral 146 del Informe Conjunto 19-22 alcanzado por las áreas, que se trataría de un RTM de diseño y que si durante el proceso constructivo se determina que la mejor opción para el flujo de los 	<p>Al respecto, reiteramos, en primer lugar, que la construcción del Nuevo Terminal de pasajeros que concentre las operaciones del AIJCh fue parte de la propuesta técnica de LAP. En segundo lugar, este Nuevo Terminal se convirtió en una <u>mejora obligatoria</u> a cargo del Concesionario a partir de la Adenda 7, la cual además se sujeta a plazo determinado.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, nótese que la modificación a la que hace referencia las Bases (modificación del edificio de tres plantas), en nuestra opinión, no incide en el concepto de Terminal Único cuyo propósito es evitar la realización de operaciones divididas en dos terminales, sino en su distribución (aspecto formal), lo cual, como ha sido constantemente expuesto por parte del equipo técnico de la GSF, sí ha sido objeto de modificación a través de los Planes Maestros por no constituir una alteración de la mejora obligatoria consistente en un Único Terminal acordada mediante la Adenda 7.</p> <p>Finalmente, con relación al alcance del numeral 6.6.3.1 de las Bases referido a los documentos para presentar la propuesta técnica, debe reiterarse que conforme con lo indicado en los comentarios realizados a la sección anterior el propio Concesionario incluyó en su propuesta técnica la operación de un Nuevo Terminal de Pasajeros que concentrara todas las operaciones (ver imagen referencial), aspecto que fue objeto de evaluación, y que, a partir de la suscripción de la Adenda 7 es considerado como una mejora obligatoria, sujeta a plazo determinado.</p>

ANÁLISIS LEGAL REALIZADO POR LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DIRECTIVO

usuarios, es solo dos pisos de terminal se modificará el diseño conceptual. Aspecto que llama la atención, pues se trata de un requisito previsto como condición para la presentación de la propuesta, sin embargo ahí si se admite la posibilidad de modificaciones.

COMENTARIOS DE LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA

Extracto de la propuesta técnica presentada por el Concesionario:

Flughafen Frankfurt Main AG  0211 

otros entes reguladores pertinentes. Esto aplicará a todos los sistemas de iluminación del campo aéreo según indican los Requisitos Técnicos Mínimos de las Bases. 0042

- **Instalaciones de Rescate y Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)** – Debido a la ampliación del sistema de pista de aterrizaje en el año 11, se requerirá un nuevo equipo centralizado de rescate para satisfacer normas de OACI respecto al tiempo de reacción. En función a la planeada ampliación del complejo terminal (espigones internacionales así como la zona de estacionamiento adyacente de aeronaves), esta nueva instalación de rescate y extinción de incendios se ubicará al norte del complejo terminal de pasajeros. Una vía de acceso adicional que conecta la instalación de rescate con el área de movimiento de aeronaves también será construida.
- **Torre de Control de Tráfico Aéreo** – La torre de control de tráfico aéreo continúa operando en la ubicación existente hasta la construcción del nuevo terminal de la zona central. Hay un campo visual adecuado hacia las dos pistas de aterrizaje y todas las pistas de rodaje activas en esta fase. Dada las obstrucciones en el campo visual desde la torre de control de tráfico aéreo existente hacia la nueva pista de aterrizaje debidas a la construcción del nuevo terminal en la zona central, se requiere una nueva torre de control de tráfico aéreo. La nueva torre de control de tráfico aéreo deberá estar terminada en el año 14, antes de que las obstrucciones del campo visual desde la torre de control existente se materialicen debido a la presencia del edificio del nuevo terminal de la zona central. La nueva torre de control y la correspondientes instalaciones operativas y administrativas están ubicadas al norte del nuevo complejo terminal de la zona central y adyacente a la instalación de rescate y extinción de incendios. Esta ubicación garantiza un excelente campo visual hacia todas las zonas importantes del área de movimientos de las aeronaves.
- **Ayudas Luminosas, Visuales y de Navegación del Campo Aéreo** – De acuerdo con la operación de la nueva pista de aterrizaje, se requieren ayudas visuales y de navegación adicionales. Las piezas principales son el localizador, las antenas de trayectoria de planeo y el sistema de iluminación de aproximación de precisión para ambas aproximaciones. Debido a los umbrales desplazados, las partes esenciales del sistema de iluminación de aproximación están integradas dentro de las áreas pavimentadas de la pista de aterrizaje. Con la ampliación del sistema de pistas de rodaje se ampliará el sistema de iluminación del campo aéreo. Las instalaciones incluyen luces de líneas centrales y señales y marcas dentro de la nueva área de maniobras de aeronaves.

Edificio del Terminal de Pasajeros

- **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. La primera fase del edificio terminal centralizado se construye a lo largo de cuatro espigones y un área principal modular que acomoda a todas las instalaciones pertinentes. Las puertas nacionales se localizan en los dos espigones del sur y las puertas internacionales en los dos espigones del norte. Todas las instalaciones que procesan pasajeros serán reubicadas en los nuevos terminales y espigones. El nuevo terminal de pasajeros contará con diversas comodidades como tiendas de venta al menudeo, restaurantes, y ventas de artículos especiales.
- **Instalaciones de Aviación General** – Esta área funcional permanecerá en operación en el mismo lugar. Sin embargo, dependiendo del desarrollo, la capacidad podría aumentarse.

Concesionario Frankfurt-Bechtel-Cosapi  Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez