



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025
18:40:22 -0500

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

N° 0023-2025-PD-OSITRAN

Lima, 05 de febrero de 2025

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00010-2025-IC-OSITRAN de fecha 21 de enero de 2025, emitido por las Gerencias de Asesoría Jurídica y de Supervisión y Fiscalización del Ositrán conforme a la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva mediante el proveído de fecha 3 de septiembre de 2024, con relación al inicio del procedimiento de interpretación del término "Resumen Esquemático" contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, dispuesto mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-CD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024; y,

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 5 de enero de 2011, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, Concesionario o AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, con fechas 4 de enero de 2013, 6 de agosto de 2013 y 19 de junio de 2015, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Primera, Segunda y Tercera Adenda al Contrato de Concesión, respectivamente;

Que, de acuerdo con 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, es función de este Organismo Regulador interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación;

Que, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), dispone que corresponde al Consejo Directivo del Organismo Regulador, 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. Adicionalmente, dicha norma reglamentaria precisa que la referida interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación;

Que, la función de interpretación del Ositrán es una competencia administrativa que obedece a una finalidad pública, la cual es ejercida por el Organismo Regulador con el objeto de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura y de velar por el cabal cumplimiento de lo establecido en los Contratos de Concesión, en cumplimiento de su misión y objetivos;

Que, mediante el Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y Reconversión de Contratos de Concesión, a través de los cuales se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión. 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;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 18:25:47 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 18:08:28 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 05/02/2025 17:58:13 -0500



Que, mediante la 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 oficio; ello, considerando que la presentación de solicitudes por parte del Concedente, Concesionario o terceros, no equivale al ejercicio de un derecho de acción en sede administrativa;

Que, desde el 23 de octubre de 2023, el Consejo Directivo no cuenta con el *quorum* para sesionar, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del ROF del Ositrán;

Que, el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF del Ositrán), dispone que la Presidencia Ejecutiva del Ositrán podrá adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, con cargo a darle cuenta a este posteriormente. Para tal efecto, a través de la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, se aprobaron las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán;

Que, el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión contiene un “Resumen Esquemático” de las diversas actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto del Lado Aire y la periodicidad aplicable a cada actividad, el cual forma parte integrante de las denominadas “Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento del Lado Aire”;

Que, con fecha 16 de agosto de 2024, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica (en adelante, GSF y GAJ, respectivamente) emitieron el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN referido a la evaluación sobre la viabilidad de recomendar el inicio del procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, y en virtud del cual se señaló que de la lectura del referido apéndice no se advierte ambigüedad, duda u oscuridad en su redacción que dificulte su aplicación de manera concordante con las demás disposiciones contractuales que motive recomendar su interpretación;

Que, mediante el proveído de fecha 3 de septiembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva como consecuencia de la revisión del Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN, manifestó que al haber advertido un entendimiento discrepante entre la GSF y la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) respecto a la aplicación que debe darse al “Resumen Esquemático” en la programación y cumplimiento de las obligaciones de los Bienes de la Concesión a cargo de AAP, y a fin de evaluar si estas diferencias radican en la falta de claridad o ambigüedad del “Resumen Esquemático” referido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión; sí correspondía dar inicio al procedimiento de interpretación, por lo que requirió a la GSF y a la GAJ adecuar el informe alcanzado a fin de viabilizar su instrucción;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de octubre de 2024, la GSF y GAJ atendieron la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva a efectos de que dicha unidad orgánica, en ejercicio de la función señalada en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán, proceda a dar inicio de oficio al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, la Presidencia Ejecutiva aprobó el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN y, consecuentemente, dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación



del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante los Oficios N° 0518-2024-PD-OSITRAN y N° 0520-2024-PD-OSITRAN, ambos de fecha 6 de noviembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva solicitó al Concesionario y al Concedente, respectivamente, su opinión respecto a la interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante la Orden de Servicio N° 00979-2024 de fecha 11 de noviembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva solicitó la contratación de una consultoría legal especializada para determinar la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante la Carta S/N de fecha 25 de noviembre de 2024, la empresa Atelier Consultores Legales S.A.C. remitió a la Presidencia Ejecutiva el Informe Legal emitido en torno al servicio de consultoría legal especializado contratado con relación a la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante la Carta N° CAR-1137-2024-AAP recibida el 10 de diciembre de 2024, el Concesionario remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión;

Que, mediante el proveído de fecha 12 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva remitió a la Secretaría del Consejo Directivo la Carta S/N recibida el 25 de noviembre de 2024, que contiene el Informe Legal emitido en torno al servicio de consultoría legal especializada contratado con relación a la correcta interpretación del “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, con la finalidad de que sea considerado en el procedimiento de interpretación iniciado a través de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024;

Que, mediante el Oficio N° 0043-2025-MTC/19 recibido el 9 de enero de 2025, el Concedente remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para lo cual adjuntó los Informes N° 0310-2024-MTC/12.08.01 y N° 0014-2024-MTC/19.02.EMR-ANYA emitidos por la Coordinación Técnica de Desarrollo Aeroportuario de la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC, y por los especialistas técnico y legal de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del MTC, respectivamente;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00010-2025-IC-OSITRAN de fecha 21 de enero de 2025, sobre la base de documentación generada en el marco del procedimiento de interpretación, se expone el sentido en que debe interpretarse el “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. De igual modo, se advierte y sustenta que en el presente caso se configura una situación de emergencia que justifica a la Presidencia Ejecutiva ejercer excepcionalmente la prerrogativa que le reconoce el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán;

Que, luego de la revisión respectiva, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del documento visto, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y su modificatoria;

Que, en atención al principio de transparencia previsto en el párrafo 9.6 del artículo 9 del REGO, se considera que, además de notificar la decisión sobre la interpretación contractual a las partes del Contrato de Concesión, corresponde disponer la publicación de la presente



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

resolución en el Diario Oficial El Peruano, así como su difusión en el portal institucional del Ositrán, para que los terceros interesados tomen conocimiento de su alcance;

Por lo expuesto, en virtud de las funciones de este Organismo Regulador previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, en ejercicio de la función de la Presidencia Ejecutiva contemplada en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, de conformidad con las disposiciones aprobadas mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN; y atendiendo a las razones expuestas a través del proveído de fecha 3 de septiembre de 2024;

SE RESUELVE:

Artículo 1°. Interpretar el término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, en el siguiente sentido:

El “Resumen Esquemático” es de carácter supletorio debido a que el propio Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión precisa que las normas de mantenimiento establecidas en este se aplicarán para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por OACI. En dicho contexto, la periodicidad establecida para cada actividad de mantenimiento en el “Resumen Esquemático” no es un mínimo que deba ejecutarse para todos los aeropuertos concesionados.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00010-2025-IC-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en calidad de representante del Concedente y a la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A., en calidad de Concesionario.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano; asimismo, disponer su difusión y la del Informe Conjunto N° 00010-2025-IC-OSITRAN en el portal institucional del Ositrán, ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Artículo 4.- Dar cuenta de la presente Resolución al Consejo Directivo en su siguiente sesión.

Regístrese, comuníquese, publíquese y difúndase.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025016930

INFORME CONJUNTO N° 00010-2025-IC-OSITRAN

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025
12:56:02 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025
13:01:45 -0500

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

CC : **VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**
Presidente del Consejo Directivo

MARÍA CRISTINA ESCALANTE MELCHORS
Secretaria de Consejo Directivo

Asunto : Procedimiento de interpretación del término "Resumen Esquemático" contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

Expediente N° 202400001-ICCC-JCA-GSF-OSITRAN.

Referencias : a) Oficio N° 0043-2025-MTC/19 recibido el 09/01/2025
b) Proveído de la Presidencia Ejecutiva del 12/12/2024
c) Carta N° CAR-1137-2024-AAP recibida el 10/12/2024
d) Oficio N° 0583-2024-PD-OSITRAN notificado el 26/11/2024
e) Memorando N° 01731-2024-GSF-OSITRAN del 25/11/2024
f) Carta N° CAR-1093-2024-AAP recibida el 22/11/2024
g) Oficio N° 0556-2024-PD-OSITRAN notificado el 21/11/2024
h) Carta N° CAR-1080-2024-APP recibida el 19/11/2024
i) Oficio N° 4264-2024-MTC/19 recibido el 19/11/2024
j) Oficio N° 0520-2024-PD-OSITRAN notificado el 07/11/2024
k) Oficio N° 0518-2024-PD-OSITRAN notificado el 07/11/2024
l) Oficio N° 0510-2024-PD-OSITRAN notificado el 30/10/2024
m) Oficio N° 0509-2024-PD-OSITRAN notificado el 30/10/2024
n) Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN del 28/10/2024
o) Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN del 23/10/2024
p) Proveído de la Presidencia Ejecutiva del 03/09/2024
q) Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN del 16/08/2024

Fecha : 21 de enero de 2025.

Visado por:
CAMPOS FLORES, LUIS DANILO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 15:12:29 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON Tito
Fernando FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 14:23:56 -0500

I. OBJETIVO:

1. Atender la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva a través del proveído de fecha 3 de setiembre de 2024, en torno al procedimiento de interpretación del término "Resumen Esquemático" contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, iniciado de oficio mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-CD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024.

Visado por: PAREDES RAMIREZ
Luis Eleazar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 14:11:45 -0500

Visado por: FUSTAMANTE GUTIERREZ
Maria De Los Angeles FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 13:33:02 -0500

Visado por: MEDINA RUBIANES
Edgardo Rajman FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 13:14:34 -0500

Visado por: MELGAREJO SANCHEZ
Avita Monica FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/01/2025 12:48:54 -0500

II. ANTECEDENTES:

2. Con fecha 5 de enero de 2011, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, Concesionario o AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Con fechas 4 de enero de 2013, 6 de agosto de 2013 y 19 de junio de 2015, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Primera, Segunda y Tercera Adenda al Contrato de Concesión, respectivamente.
4. Con fecha 5 de julio de 2023, se llevó a cabo la Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 801, en virtud de la cual el Gerente de Supervisión y Fiscalización realizó una presentación respecto de los alcances de la supervisión realizada por parte del Ositrán referida a las obligaciones del Concesionario materia de mantenimiento del lado aire, la cual contó con la conformidad del Consejo Directivo del Ositrán.
5. Con fecha 16 de agosto de 2024, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica (en adelante, GSF y GAJ, respectivamente) emitieron el Informe Conjunto N° 00112-2024-IC-OSITRAN que contiene su opinión referida a la evaluación sobre la viabilidad de recomendar el inicio del procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, y en virtud del cual se concluye que de la lectura del referido apéndice no se advierte ambigüedad, duda u oscuridad en su redacción que dificulte su aplicación de manera concordante con las demás disposiciones contractuales que motive recomendar su interpretación.
6. Mediante el proveído de fecha 3 de septiembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva como consecuencia de la revisión del Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN, manifestó que al haber advertido un entendimiento discrepante entre la GSF y la Contraloría General de la República (en adelante, CGR) respecto a la aplicación que debe darse al “Resumen Esquemático” en la programación y cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento sobre los Bienes de la Concesión a cargo de AAP, y a fin de evaluar si estas diferencias radican en la falta de claridad o ambigüedad del texto contractual objeto de análisis, esto es, el alcance del “Resumen Esquemático” que regula los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) en materia de mantenimiento de los Bienes de la Concesión, consideró que sí correspondía dar inicio al procedimiento de interpretación, por lo que requirió a la GSF y a la GAJ adecuar el informe alcanzado a fin de viabilizar su instrucción.
7. Mediante el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de octubre de 2024, la GSF y GAJ atendieron la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva a efectos de que dicha unidad orgánica, en ejercicio de sus funciones, proceda a dar inicio de oficio al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
8. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, la Presidencia Ejecutiva aprobó el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN y, consecuentemente, dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Cabe indicar que la citada resolución fue publicada en el Diario Oficial “El Peruano” con fecha 30 de octubre de 2024.
9. Mediante los Oficios N° 0509-2024-PD-OSITRAN y N° 0510-2024-PD-OSITRAN, ambos de fecha 30 de octubre de 2024, la Presidencia Ejecutiva comunicó al Concedente y al Concesionario, respectivamente, la emisión de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, referido al inicio de oficio del procedimiento

de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, así como el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN que la sustenta, para su debido conocimiento y fines.

10. Mediante los Oficios N° 0518-2024-PD-OSITRAN y N° 0520-2024-PD-OSITRAN, ambos de fecha 6 de noviembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva solicitó al Concesionario y al Concedente, respectivamente, su opinión respecto al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
11. Mediante la Orden de Servicio N° 00979-2024 de fecha 11 de noviembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva solicitó la contratación de una consultoría legal especializada referida a determinar la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
12. Mediante el Oficio N° 4264-2024-MTC/19 recibido el 19 de noviembre de 2024, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) del MTC señaló que la Resolución de Presidencia N° 068-2024-PD-OSITRAN adjunta al Oficio N° 0520-2024-PD-OSITRAN no podía ser visualizada en el portal de consulta de documentos del Ositrán, por lo que procedió a devolver el Oficio N° 0520-2024-PD-OSITRAN a fin de que se realice la subsanación correspondiente.
13. Mediante las Cartas N° CAR-1080-2024-APP y N° CAR-1093-2024-APP recibidas el 19 y 22 de noviembre de 2024, respectivamente, el Concesionario solicitó la ampliación del plazo por diez (10) días hábiles para la emisión de la opinión solicitada a través del Oficio N° 0518-2024-PD-OSITRAN.
14. Mediante el Oficio N° 0556-2024-PD-OSITRAN notificado al Concedente con fecha 21 de noviembre de 2024, el Ositrán precisó que con el Oficio N° 0509-2024-PD-OSITRAN de fecha 30 de octubre de 2024, remitió al MTC la Resolución de Presidencia N° 068-2024-PD-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines, no obstante, se procedió a enviar nuevamente la citada resolución a efectos de que el Concedente emita su opinión.
15. Mediante la Carta S/N de fecha 25 de noviembre de 2024, la empresa Atelier Consultores Legales S.A.C. remitió a la Presidencia Ejecutiva el Informe Legal emitido en torno al servicio de consultoría legal especializado contratado con relación a determinar la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
16. Mediante el Oficio N° 0583-2024-PD-OSITRAN, notificado al Concesionario con fecha 26 de noviembre de 2024, este Organismo Regulador otorgó la ampliación solicitada por AAP, precisando la importancia de contar con su opinión respecto a la interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
17. Mediante el Acta de Conformidad de Servicios N° 0018-2024-PD-OSITRAN de fecha 5 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva otorgó conformidad al entregable emitido por Atelier Consultores Legales S.A.C., en el marco de la consultoría legal especializada contratada con relación a determinar la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
18. Mediante la Carta N° CAR-1137-2024-AAP recibida el 10 de diciembre de 2024, el Concesionario remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
19. Mediante el proveído de fecha 12 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva remitió a la Secretaría del Consejo Directivo la Carta S/N recibida el 25 de noviembre de 2024, que contiene el Informe Legal emitido en torno al servicio de consultoría legal especializada

contratada con relación a la correcta interpretación del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión¹, con la finalidad de que sea considerado en el procedimiento de interpretación iniciado a través de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024.

20. Mediante el Oficio N° 0043-2025-MTC/19 recibido el 9 de enero de 2025, el Concedente remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para lo cual adjuntó los Informes N° 0310-2024-MTC/12.08.01 y N° 0014-2024-MTC/19.02.EMR-ANYA emitidos por la Coordinación Técnica de Desarrollo Aeroportuario de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC) del MTC, y por los especialistas técnico y legal de la DGPPT del MTC, respectivamente.

III. ANÁLISIS:

21. En el presente Informe se abordarán y evaluarán los siguientes aspectos:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión.B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual.C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión.D. Del contenido de la cláusula contractual materia de interpretación.E. De la participación de los administrados en el procedimiento de interpretación.F. Posiciones planteadas por el Concesionario y el Concedente.G. Interpretación de la cláusula contractual. |
|--|

A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión

22. De conformidad con lo establecido en el literal 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, es función principal de este 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.

(...)”

(Subrayado agregado.)

23. En esa línea, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, 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.”

(Subrayado agregado.)

¹ Orden de Servicio N° 0979 de fecha 11 de noviembre de 2024, solicitado por la Presidencia Ejecutiva.

24. 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, ROF), dispone que es 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.”

(Subrayado agregado.)

25. Como puede observarse, el marco normativo vigente ha establecido que el Ositrán, a través de su Consejo Directivo, tiene entre sus funciones administrativas la de interpretar los Contratos de Concesión comprendidos bajo su ámbito de competencia.

B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual

26. 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, Lineamientos para la interpretación de Contratos de Concesión), aprobados mediante el Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión². 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.
27. De conformidad con los referidos Lineamientos para la interpretación de los Contratos de Concesión, el Ositrán los interpreta utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el **literal**, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance³; (ii) el **lógico**, que resuelve lo que se quiso decir en la cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado - *ratio legis* -⁴; (iii) el **sistemático**, por comparación con otras cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y, (iv) el **histórico**, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o de normas directamente relacionadas, detectando la intención del promotor de la inversión privada.
28. Adicionalmente, en el ámbito del cumplimiento de las obligaciones en una relación contractual, la interpretación constituye la principal herramienta para otorgar sentido a lo pactado por las Partes, puesto que -desde una perspectiva jurídica- incluso el sentido del término más claro se encuentra mediante la aplicación de un método de interpretación. Ello no ha sido ajeno a los contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria, los cuales,

² 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.”

³ La interpretación literal es recogida en el artículo 168 del Código Civil conforme a lo siguiente: “El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe”.

⁴ La interpretación lógica, finalista o integral es recogida en el artículo 170 del Código Civil conforme a lo siguiente: “Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto”.

al caracterizarse por ostentar contenidos extensos y de larga duración, son pasibles de no prever todas las circunstancias que puedan ocurrir, ni todos los significados que puedan otorgarse a sus términos⁵.

29. Asimismo, mediante la 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 oficio⁶. En ese sentido, el Organismo Regulador puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de 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.
30. Cabe resaltar que nos referimos a cláusulas contenidas en el Contrato de Concesión, no a la integración de disposiciones no contempladas o de una interpretación para cubrir vacíos contractuales, pues ello está fuera del marco legal y de la competencia del Ositrán. Siendo así, este Organismo Regulador no se encuentra facultado a crear obligaciones que no se encuentren contenidas o comprendidas dentro del ámbito del propio Contrato de Concesión, tal como lo dispone el último párrafo del numeral 6.1 de los Lineamientos para la interpretación de los Contratos de Concesión⁷, toda vez que ello implicaría suplir ilegítimamente la voluntad de las Partes.

C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión

31. Adicionalmente a las reglas de interpretación antes señaladas, se deben tener presente también los criterios de interpretación previstos en la Cláusula Décimo Sexta del Contrato de Concesión:

**“CLÁUSULA DÉCIMO SEXTA
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
(...)”**

16.3 Criterios de Interpretación

- 16.3.1 *El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente.*
- 16.3.2 *Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.*
- 16.3.3 *En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:*

⁵ Menchola Arana, M., & Chamorro Vilca, M. (2015). Algunas Reflexiones sobre Ejecución de los Contratos de Concesión: Interpretación, Modificación y Solución de Controversias. Derecho & Sociedad, (45), 91-102.

⁶ 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.”

⁷ Lineamientos para la interpretación de Contratos de Concesión:

**“6.1 Interpretaciones
(...)”**

En tal sentido, el mecanismo de integración se podrá aplicar siempre que no hubiese una previsión contractual, ni una norma aplicable supletoriamente; en ningún caso se podrá crear una obligación no contenida ni comprendida dentro del ámbito del Contrato de Concesión.”

- El Contrato;
- Anexos del Contrato
- Circulares; y
- Las Bases.

16.3.4 El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano.

16.3.5 Los plazos establecidos se computarán en días, meses o años según corresponda.

16.3.6 Los títulos contenidos en el Contrato tienen únicamente el propósito de identificación y no deben ser considerados como parte del Contrato, para limitar o ampliar su contenido ni para determinar derechos y obligaciones de las Partes.

16.3.7 El uso de la disyunción "o" en una enumeración deberá entenderse que comprende exclusivamente a alguno de los elementos de tal enumeración.

16.3.8 El uso de la conjunción "y" en una enumeración deberá entenderse que comprende a todos los elementos de dicha enumeración o lista."

32. De lo anterior, se advierte que el Contrato de Concesión debe interpretarse de manera integral, considerando la relación y coherencia entre todas sus partes, y no de forma aislada por cláusulas individuales. En caso de discrepancia en la interpretación, se debe seguir un orden específico de prelación. A saber, primero el contrato en sí mismo, luego los anexos, después las circulares y finalmente las bases del contrato. Este orden de prelación asegura que la interpretación se centre en el contrato principal y sus anexos antes de recurrir a documentos complementarios.
33. Por lo expuesto y, considerando que mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de noviembre de 2024, se ha determinado que, a partir de las discrepancias entre las posiciones de la GSF y la CGR, habría dos (02) posibles lecturas respecto al término "Resumen Esquemático" contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y su aplicación concordante con el segundo párrafo del numeral 1 del mismo Apéndice 3 del Anexo 8, a continuación se procederá a atender la instrucción de la Presidencia Ejecutiva en torno a determinar el alcance o sentido de este término a partir de la aplicación de los métodos de interpretación que resulten pertinentes.

D. Del contenido de la cláusula contractual materia de interpretación

34. El término "Resumen Esquemático" contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y su aplicación concordante con el segundo párrafo del numeral 1 del mismo Apéndice 3 del Anexo 8, cuya interpretación ha sido requerida por la Presidencia Ejecutiva, establece lo siguiente:

***"Anexo 8 – Apéndice 3
Requisitos Técnicos Mínimos
Descripción de las Tareas de Mantenimiento***

- 1. Normas mínimas requeridas para el mantenimiento y limpieza del complejo del terminal de pasajeros y otros edificios del Aeropuerto***
(...)

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

- 2. Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento del Lado Aire***

Las tareas de Mantenimiento para conservar los componentes que conforman el Lado Aire e Infraestructura Aeroportuaria se subdividen en tareas de Mantenimiento Periódico y Mantenimiento Correctivo.

Para la realización de las distintas actividades, ya sean de mantenimiento preventivo y/o correctivo, se deberán llevar controles rigurosos de los mismos por medio de órdenes de trabajo que incluirán: número de orden, descripción de la zona en la cual se realizará el mantenimiento, persona responsable, equipo de trabajo, descripción de los trabajos (preventivo/correctivo), prioridad y detalle del trabajo realizado.

Puede ocurrir que una orden de trabajo de mantenimiento preventivo origine órdenes de trabajo de mantenimiento correctivo asociadas a la misma, como por ejemplo en el caso de la Revisión programada de una pista de vuelo, en la que la inspección visual conduce a la detección de caucho, pintura deficiente, grietas en el pavimento flexible, etc.

A continuación se muestra un resumen esquemático de las diversas actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto para Lado Aire así como la periodicidad aplicable a cada actividad:

PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y TAREAS			
CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL CAMPO DE VUELO	MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS RUTINARIOS	DIARIO	Inspección visual de la pista
		SEMANAL	Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en calles de rodaje
			Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje en plataforma
			Mantenimiento de señalización horizontal en plataforma
			Mantenimiento de drenaje y balizamiento en plataforma
			Mantenimiento de pavimento, drenaje y cerrajería de urbanización y accesos
			Mantenimiento de señalización horizontal y vertical de urbanización y accesos
			Mantenimiento de pavimento y señalización de caminos perimetrales
			Mantenimiento de zonas verdes y forestales
			Mantenimiento de cercos perimétricos
	Mantenimiento de red hidráulica y separadores de hidrocarburos		
	Mantenimiento de red de drenaje general		
	MENSUAL	Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista	
		Mantenimiento de galerías subterráneas (si existen)	
	MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS PERIODICOS	ANUAL	Limpieza y análisis de depósitos de agua potable
BIANUAL		Remoción de caucho sobre pavimentos y señalización horizontal c./ 2 - 4 años	
		Limpieza de fosas sépticas y separadores de hidrocarburos o sistemas equivalentes (plazo variable según fabricantes)	
MANTENIMIENTOS CORRECTIVOS	INMEDIATO	Retirada de objetos de zonas pavimentadas	
		Balizamiento de urgencia en caso de peligro	
		Bacheo provisional con aglomerado en frío	

			<i>Reparación urgente de canaletas y drenajes</i> <i>Reparación urgente de roturas en red de saneamiento</i> <i>Limpiezas puntuales de atascos en las redes de saneamiento</i> <i>Reparación urgente de acometida de agua al edificio terminal</i>
		PLAZO 24H	<i>Reparación urgente de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiere</i> <i>Reparación (sellado) urgente de fisura de pavimento asfáltico</i> <i>Reparación urgente de obra de fabrica</i> <i>Reposición de señal o cartel</i> <i>Reparación de barrera de seguridad</i> <i>Reparación de pintura en el campo de vuelos</i> <i>Reparación urgente de cerco perimetral</i> <i>Borrado o granallado de pintura en campo de vuelos</i> <i>Reparación de resto de tuberías de agua del aeropuerto</i> <i>Reparación de equipos separadores de hidrocarburos</i>
		PLAZO 1 SEMANA	<i>Reparación de losa de concreto incluyendo juntas si las hubiere</i> <i>Reparación (sellado) no urgente de fisura en pavimento asfáltico</i> <i>Reparación de canaletas y drenajes no urgentes</i> <i>Reparación de obra de fabrica</i> <i>Reparación de barrera de seguridad</i> <i>Reparación de cerco de seguridad</i> <i>Limpieza de arroyos bajo pista (cuando proceda)</i> <i>Tratamientos fitosanitarios (plazo variable según gravedad)</i> <i>Grandes atascos en la red de saneamiento (plazo variable según gravedad)</i>
	GESTION DEL MANTENIMIENTO	CONTINUO	<i>Gestión administrativa y técnica de la conservación</i> <i>Programación, seguimiento e informes de conservación</i> <i>Actualización de inventarios</i> <i>Control de costes de mantenimiento</i>

(Énfasis y subrayado agregados.)

35. Como se observa, el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión -como un todo- está estructurado en dos partes claramente definidas, pero que son interdependientes. A saber, la primera detalla las normas mínimas requeridas para el mantenimiento y limpieza del terminal de pasajeros y otros edificios del aeropuerto, mientras que la segunda se enfoca en las normas mínimas requeridas para el mantenimiento del lado aire. En la segunda parte, se consigna un “Resumen Esquemático” mediante el cual se hace referencia a distintos tipos de mantenimiento, periodicidades y una lista de actividades comprendidas en cada tipo de mantenimiento.

36. En ese contexto, como punto de partida, resulta pertinente referirnos a lo señalado en el Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN, mediante el cual la GSF y GAJ señalaron lo siguiente:

“51. En virtud de lo expuesto en el presente Informe, se puede arribar a las siguientes conclusiones:

- i. Conforme a las disposiciones establecidas en la Cláusula Sexta, en concordancia con la definición de “mantenimiento” contenida en el Contrato de Concesión, se verifica que las actividades de mantenimiento a cargo del Concesionario -sean de naturaleza preventiva o correctiva- deben ejecutarse de tal manera que: (i) aseguren la confiabilidad y efectividad de los Bienes de la Concesión; (ii) sean conformes con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas; y (iii) garanticen el cumplimiento de los RTM.
- ii. **La ejecución de las actividades de mantenimiento de los Bienes de la Concesión que debe realizar el Concesionario a efectos de, entre otros aspectos, dar cumplimiento a los RTM establecidos en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, también debe ser consistente con los Estándares Básicos, los cuales han sido integrados en la definición del concepto de RTM e incluyen a las normas técnicas aprobadas, entre otras, por la OACI referidas a la operación de los aeropuertos.**
- iii. **Las normas mínimas de mantenimiento establecidas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión podrán aplicarse a las instalaciones aeroportuarias tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones cuyo mantenimiento no se encuentre desarrollado por las normas de la OACI.** Ello, desde un punto de vista operativo, supondría que si la OACI ha aprobado normas técnicas en mantenimiento para dicho tipo de instalaciones aeroportuarias, serán estas las que deban aplicarse de manera preferente respecto de aquellas normas mínimas desarrolladas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
- iv. El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora, deberá realizar una evaluación específica que observe las circunstancias propias de cada instalación aeroportuaria del Lado Aire, a fin de determinar en qué casos resultará necesario la aplicación preferente de las normas técnicas de la OACI en materia de mantenimiento o por el contrario, de las normas mínimas para el mantenimiento del Lado Aire previstas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
- v. Conforme a lo comunicado por la GSF, se estima pertinente señalar que el Consejo Directivo del Ositrán ya ha tomado conocimiento de la problemática que ha motivado la emisión del presente Informe Conjunto, manifestando su conformidad con los criterios técnicos aplicados por el Ositrán en torno a la supervisión de las actividades de mantenimiento a cargo del Concesionario, conforme se verifica de la revisión del Acta N° 801-2023-CD-OSITRAN de fecha 5 de julio de 2023.
- vi. Siendo así, **estas gerencias consideran que no corresponde recomendar el inicio de un procedimiento de interpretación contractual del “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, toda vez que, de la lectura integral del referido apéndice, no se advierte ambigüedad, duda u oscuridad en su redacción que dificulte su aplicación de manera concordante con las demás disposiciones contractuales establecidas en el Contrato de Concesión referidas al mantenimiento del Lado Aire de los Aeropuertos que debe ejecutar el Concesionario.**

(Énfasis y subrayado agregados.)

37. Sin embargo, mediante el proveído de fecha 3 de septiembre de 2024, como consecuencia de la revisión del Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva manifestó que al haber advertido un entendimiento discrepante entre la GSF y la CGR respecto a la aplicación que debe darse al “Resumen Esquemático” en la programación y

cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento sobre los Bienes de la Concesión a cargo de AAP, y a fin de evaluar si estas diferencias radican en la falta de claridad o ambigüedad del alcance del “Resumen Esquemático” que regula los RTM en materia de mantenimiento de los Bienes de la Concesión; sí correspondía dar inicio al procedimiento de interpretación, por lo que, en ejercicio de sus funciones⁸, requirió a la GSF y a la GAJ adecuar el informe alcanzado a fin de viabilizar su instrucción.

38. En ese sentido, mediante el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de octubre de 2024, la GSF y GAJ atendieron la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva a efectos de dar inicio de oficio al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Siendo así, de la revisión del citado Informe Conjunto se advierte lo siguiente:

“39. Por lo expuesto, a efectos de contribuir a viabilizar el trámite correspondiente conforme a la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva, se tiene que, a partir de las discrepancias entre las posiciones de la GSF y la CGR, habría dos (02) posibles lecturas respecto al término “Resumen esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y su aplicación concordante con el segundo párrafo del numeral 1 del mismo Apéndice 3 del Anexo 8. Estas lecturas serían las siguientes:

- **Lectura N° 1.** *“El “Resumen esquemático” contiene las actividades de mantenimiento que el Concesionario debe cumplir a efectos de conservar los Bienes de la Concesión, las cuales deben ser programadas de acuerdo con la periodicidad establecida en el citado resumen, no siendo posible considerar una periodicidad distinta.”*
- **Lectura N° 2.** *“El “Resumen esquemático” es de carácter supletorio debido a que el propio Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión precisa que las normas de mantenimiento establecidas en este se aplicarán para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por OACI. En dicho contexto, la periodicidad establecida para cada actividad de mantenimiento en el “Resumen esquemático” no es un mínimo que deba ejecutarse para todos los aeropuertos concesionados.”*

(Subrayado agregado.)

E. De la participación de los administrados en el procedimiento de interpretación

39. Como se advierte de los antecedentes, en el presente procedimiento de interpretación se ha garantizado la participación de los administrados que ostentan derechos, obligaciones y/o intereses respecto de los cuales tendrá efectos el pronunciamiento que emitirá el Ositrán al interpretar el Contrato de Concesión.
40. En efecto, a través de los Oficios N° 0509-2024-PD-OSITRAN y N° 0510-2024-PD-OSITRAN, ambos de fecha 30 de octubre de 2024, así como de los Oficios N° 0518-2024-PD-OSITRAN y N° 0520-2024-PD-OSITRAN, ambos de fecha 6 de noviembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva, comunicó al Concedente y al Concesionario, respectivamente, la emisión de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, referida al inicio de oficio del procedimiento de interpretación del término

⁸ Cabe indicar que ante la falta de *quorum* requerido para llevarse a cabo las sesiones del Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del ROF del Ositrán, la Presidencia Ejecutiva en ejercicio de la función establecida en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán, la cual le permite “adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo”, determinó: (i) la existencia de indicios de ambigüedad o falta de claridad en la lectura del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y consecuentemente, (ii) dar inicio al procedimiento de interpretación correspondiente.

“Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, y requirió emitir su opinión correspondiente.

41. Mediante la Carta N° CAR-1137-2024-AAP recibida el 10 de diciembre de 2024, el Concesionario remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
42. Mediante el Oficio N° 0043-2025-MTC/19 recibido el 9 de enero de 2025, el Concedente remitió su opinión en torno a la aplicación del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para lo cual adjuntó los Informes N° 0310-2024-MTC/12.08.01 y N° 0014-2024-MTC/19.02.EMR-ANYA emitidos por la Coordinación Técnica de Desarrollo Aeroportuario de la DGAC del MTC, y por los especialistas técnico y legal de la DGPPT del MTC, respectivamente.
43. Asimismo, en el presente caso, a fin de garantizar la participación de los terceros administrados no determinados, tales como los usuarios de la infraestructura aeroportuaria del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo cuarto de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN, se publicó dicha Resolución en el Diario Oficial “El Peruano” en la edición del 30 de octubre de 2024; lo cual guarda concordancia con lo establecido en el párrafo 71.2 del artículo 71 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁹ que señala lo siguiente: “*Respecto de terceros administrados no determinados, la citación es realizada mediante publicación o, cuando corresponda, mediante la realización del trámite de información pública o audiencia pública, conforme a esta Ley*”. (Subrayado agregado.)
44. Al respecto, se debe indicar que ningún usuario de la infraestructura aeroportuaria del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú se apersonó al presente procedimiento de interpretación.

F. Posiciones planteadas por el Concesionario y el Concedente

a. De lo señalado por el Concesionario

45. De acuerdo con lo expuesto en la Carta N° CAR-1137-2024-AAP, el Concesionario remitió al Ositrán la opinión solicitada por la Presidencia Ejecutiva, referida al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, señalando -entre otros aspectos- lo siguiente:

“(…) en opinión de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. se comparte las conclusiones del Informe Conjunto N° 02277-2024-JCA-GSF-OSITRAN que se copian en la siguiente imagen, bajo una lectura literal y sistemática del Contrato de Concesión:

“IV. CONCLUSIONES

(…)

2. *El apéndice 3 del anexo 8 del contrato de concesión especifica que, las normas de mantenimiento contenidas en esta sección, entre las que se encuentra el resumen esquemático, aplican para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento NO ESTÉN COMPRENDIDAS dentro de las normas OACI, como es el caso de los pavimentos del lado aire de los aeropuertos.*
3. *Por lo tanto, la GSF realizó una correcta lectura y aplicación del RTM del apéndice 3 del anexo 8, al priorizar la aplicación de los estándares básicos de la OACI y FAA para mantenimiento de pistas de aterrizaje frente al Resumen Esquemático, que conforme se desprende del numeral 1 del apéndice 3 del anexo 8, **el Resumen Esquemático ES DE CARÁCTER SUPLETORIO.***

⁹ Aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

”
(Subrayado agregado.)

46. Sobre el particular, se debe señalar que el Informe N° 02277-2024-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 30 de julio de 2024, fue emitido en virtud de la problemática presentada en la interpretación unilateral que la CGR viene dando al “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, evidenciada a partir de las conclusiones y recomendaciones N° 14 y N° 15 planteadas por la comisión auditora en el Informe de Auditoría N° 21972-2023-CG/APP-AC y sus Anexos, relacionadas a la supervisión de las actividades de mantenimiento rutinario en los pavimentos del Aeropuerto Inca Manco Cápac de Juliaca.
47. Adicionalmente, respecto a la interpretación unilateral realizada por la CGR respecto del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y su aplicación, el Concesionario alega lo siguiente:

“(…) no corresponde a la Contraloría General de la República interpretar las disposiciones contractuales y que en el presente caso no se ha evidenciado una discrepancia de la lectura de las disposiciones contractuales entre las partes del Contrato de Concesión o entre alguna de las partes y OSITRAN que motiven la necesidad de realizar una interpretación de dichas disposiciones, ya sea a través del Trato Directo entre las partes como lo dispone el Numeral 16.4.1. del Contrato de Concesión o a través de los mecanismos legales y contractuales previstos para ello.

“(…) la interpretación que pueda efectuar la Contraloría General de la República de las disposiciones contractuales no puede ser vinculante contractualmente salvo que alguna de las partes la tome o adopte como propia, lo que no ha ocurrido en el presente caso (…).

Finalmente, que en caso existiera discrepancias entre interpretaciones de las disposiciones contractuales correspondería acudir a los mecanismos contractuales y legales para determinar la interpretación correcta, no siendo una vía para ello la Contraloría General de la República, quien en todo caso tendría que someterse al resultado del mecanismo contractual o legal que se haya seguido una vez agotada todas las instancias.”

(Énfasis y subrayado agregados.)

b. De lo señalado por el Concedente

48. Por su parte, a través del Oficio N° 0043-2025-MTC/19, la DGPPT del MTC remitió los Informes N° 0310-2024-MTC/12.08.01 y N° 0014-2024-MTC/19.02.EMR-ANYA emitidos por la Coordinación Técnica de Desarrollo Aeroportuario de la DGAC del MTC, y por los especialistas técnico y legal de la DGPPT del MTC, respectivamente, a través de los cuales se desarrolla la posición del Concedente respecto del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, conforme a lo siguiente:

INFORME N° 0310-2024-MTC/12.08.01

“(…)

3.3. *“(…) respecto a los mantenimientos en los aeródromos, la RAP 314 indica que los programas de mantenimiento deben ser establecidos para cada aeródromo en particular, además, señala que las inspecciones y las evaluaciones funcionales y estructurales serán utilizadas para determinar las actividades y programar el mantenimiento de los aeródromos.*

“(…)

“(…) respecto a los mantenimientos en los aeródromos, la OACI indica que las mediciones periódicas y las necesidades identificadas en los aeródromos se emplean para la elaboración de los programas de mantenimiento.

“(…)

(...) respecto a los mantenimientos en los aeródromos, la FAA indica que el alcance de las actividades de mantenimiento variará en complejidad y grado de un aeropuerto a otro, además, señala que existen varios elementos críticos para tomar buenas decisiones de mantenimiento y reparación de pavimentos, como la información sobre la condición de los pavimentos.

(Subrayado agregado.)

INFORME N° 0014-2024-MTC/19.02.EMR-ANYA

(...)

C. Acerca de la opinión del Concedente

4.8 El numeral 16.3.1 del Contrato de Concesión, establece que **el contrato debe interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente**. Es en ese sentido **que la aplicación de las cláusulas del contrato, se enmarca a toda que las que se encuentren concordancia**.

4.9 En efecto, en línea con lo señalado previamente, se tiene que en **el Anexo 8 del Contrato de Concesión, hace referencia al cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos del contrato de la [sic] concesión**, para lo cual, en el Apéndice 2, se detalla las diversas normas que se deberán aplicar para el diseño y construcción del Aeropuerto **y en el Apéndice 3 se hace referencia a las normativas que se deberán aplicar el mantenimiento de los aeropuertos. Es decir, se observa, que en el Anexo 8, no solo establece las condiciones contractuales para el cumplimiento de la obligación, sino, además las normativas que deberán aplicarse.**

4.10 Razón por la cual, se debe tener en cuenta que, **para la ejecución del mantenimiento de los Aeropuertos, se debe revisar lo señalado en el numeral 1 y 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión** (...).

(...)

4.12 (...), el Concesionario se encuentra obligado a llevar a cabo la inspección y ejecución de las Evaluaciones Funcionales y Estructurales -EFEs en los pavimentos de la pista de aterrizaje del grupo de aeropuertos regionales del sur, los cuales son de acuerdo a los TDR (Términos de Referencia) que son elaborados por el referido Concesionario y aprobados por el Concedente.

4.13 Es decir, **el Concesionario deberá cumplir con cada una de las especificaciones técnicas de diseño para los aeropuertos**, estos Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) se encuentran comprendidos en el Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, dentro de los cuales comprende: el Reglamento y Normas de Calidad internacionales, Requisitos de Calidad, los niveles de servicio para la Terminal de Pasajeros; así como la gestión de calidad de estos, los cuales permitirán obtener una calidad de servicio óptimo de infraestructura.

4.14 Ahora bien, **el Concesionario está obligado a dar cumplimiento a estos requisitos mínimos, los cuales determinarán las actividades prioritarias, a fin que sean proyectadas en los Programas de Mantenimiento Periódico y de Rehabilitación y Mejoramiento, los cuales son necesarios para mantener la seguridad operacional de las sedes aeroportuarias, en cumplimiento de lo establecido en el Apéndice 3 del Anexo 8.**

(...)

4.18 **Dicho Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire se elaborará en base a los resultados de las EFEs, las cuales el Concesionario está obligado a realizar y presentar anualmente por cada aeropuerto de acuerdo con el numeral 6.3 de La Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, las mismas que se establecerán de acuerdo a las normas internacionales de la OACI.**

(...)

4.20 Por otro lado, **en el Informe N° 0310-2024-MTC/12.08.01 de la DGAC, señala que tanto el Segundo párrafo del numeral 1 del Apéndice 3 del Anexo 8, con el cuarto párrafo del numeral 2 del mismo apéndice y anexo, se encuentran**

relacionadas para la ejecución de los mantenimientos de los aeropuertos; razón por la cual les resulta aplicables.

(...)

4.22 En relación a [sic] normativa OACI, la DGAC señala que este indica que las mediciones periódicas y las necesidades identificadas en los aeródromos se emplean para la elaboración de programas de mantenimiento y la FAA indica que el alcance de las actividades de mantenimiento variará en complejidad y grado de un aeropuerto a otro (...).

(...)

4.24 En ese sentido, el Órgano Técnico del Concedente, informa que la RAP 134 indica que los programas de mantenimiento deben establecerse de manera particular por cada aerodromo [sic] y que se deberá considerar las inspecciones y evaluación funcionales para determinar el mantenimiento.”

(Énfasis y subrayado agregados.)

G. Interpretación de la cláusula contractual

49. Conforme con lo señalado en los antecedentes del presente Informe, estas gerencias, procederán a analizar los alcances de las dos posibles lecturas referidas en el Informe Conjunto N° 00163-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de octubre de 2024, aprobado con la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, siendo estas las siguientes:

“39. Por lo expuesto, a efectos de contribuir a viabilizar el trámite correspondiente conforme a la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva, se tiene que, a partir de las discrepancias entre las posiciones de la GSF y la CGR, habría dos (02) posibles lecturas respecto al término “Resumen esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión y su aplicación concordante con el segundo párrafo del numeral 1 del mismo Apéndice 3 del Anexo 8. Estas lecturas serían las siguientes:

- **Lectura N° 1.** “El “Resumen esquemático” contiene las actividades de mantenimiento que el Concesionario debe cumplir a efectos de conservar los Bienes de la Concesión, las cuales deben ser programadas de acuerdo con la periodicidad establecida en el citado resumen, no siendo posible considerar una periodicidad distinta.”
- **Lectura N° 2.** “El “Resumen esquemático” es de carácter supletorio debido a que el propio Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión precisa que las normas de mantenimiento establecidas en este se aplicarán para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por OACI. En dicho contexto, la periodicidad establecida para cada actividad de mantenimiento en el “Resumen esquemático” no es un mínimo que deba ejecutarse para todos los aeropuertos concesionados.”

(Subrayado agregado.)

50. A continuación, se procederá a desarrollar el alcance de las dos lecturas posibles del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.

i) Lectura 1: “El “Resumen Esquemático” contiene las actividades de mantenimiento que el Concesionario debe cumplir a efectos de conservar los Bienes de la Concesión, las cuales deben ser programadas de acuerdo con la periodicidad establecida en el citado resumen, no siendo posible considerar una periodicidad distinta.”

51. Sobre la **primera lectura**, se debe señalar que la CGR mediante el Informe de Auditoría N° 21972-2023-CG/APP-AC de fecha 22 de setiembre de 2023, es del entendimiento que las

actividades de mantenimiento establecidas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión deben realizarse conforme a la periodicidad, detalle y especificaciones señaladas en el “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del referido apéndice, tal y como se observa a continuación

“(...)

Página 78 de 180

Asimismo, el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión establece las diversas actividades que debe contemplar la programación del Mantenimiento Rutinario, para el mantenimiento del Lado Aire, conformado -entre otros- por el Área de Movimiento (Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves integrada por el área de maniobras y plataformas), así como la periodicidad aplicable a cada actividad. En tal sentido, dicho Anexo dispone la obligación del Concesionario de efectuar con una **periodicidad mensual** el “Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista”, tal como se muestra a continuación:

**“Anexo 8 – Apéndice 3
Requisitos Técnicos Mínimos
Descripción de las Tareas de Mantenimiento**

(...)

2. Normas Mínimas Requeridas para el Lado Aire

(...)

PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y TAREAS			
CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL CAMPO DE VUELO	MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS RUTINARIOS	<u>MENSUAL</u>	(...)
			<u>Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista</u>

(...)

[subrayado y resaltado agregado]

(...).”

52. Asimismo, con relación a la aplicación de las normas aprobadas por la OACI, la CGR, en respuesta a la información remitida por la GSF¹⁰, mediante el referido Informe de Auditoría N° 21972-2023-CG/APP-AC de fecha 22 de setiembre de 2023, manifestó lo siguiente:

“(...)

Página 89 de 180

(...) si bien el OACI recomienda una periodicidad mínima para las intervenciones tanto en drenes como en señalización, ello no impide ni restringe que puedan ejecutarse dichas actividades con una mayor frecuencia, por ende, el Contrato de Concesión contempló una periodicidad mensual para la actividad de “mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje”.

En ese sentido, la periodicidad mínima recomendada por OACI no puede considerarse como una habilitación a incumplir el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, por cuanto ello contraviene la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, que estipula que

¹⁰ Al respecto, la CGR señala que el Ositrán indicó que “la OACI menciona que la frecuencia de las intervenciones se determina en función a factores específicos de cada sede aeroportuaria (como factores climáticos, complejidad de las instalaciones, entre otros), por lo que, la ejecución del mantenimiento obligatorio con frecuencia mensual por el solo hecho de estar consignado en el resumen esquemático del Contrato de Concesión resulta contrario a los Estándares Básicos de la OACI”.

ello es una obligación del Concesionario y, por ende, su periodicidad, como se cita a continuación:

“6.2 El CONCESIONARIO efectuará las labores de Mantenimiento de la Infraestructura Aeroportuaria que sean necesarias para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato. Dentro de ellas, las de Mantenimiento Rutinario, que deberán de cumplirse acorde con el detalle y especificaciones de las labores que se encuentran descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8. (...)”.

[Subrayado agregado]”

53. Como puede advertirse, la posición de la CGR implica aplicar de manera estricta las actividades de mantenimiento según la periodicidad establecida en el “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8. La lectura de la CGR se limita a aplicar el método literal al citado párrafo a efectos de definir la periodicidad y las especificaciones de las actividades de mantenimiento aplicables al Lado Aire de los aeropuertos concesionados a AAP.
54. En dicho escenario, a través del Informe Legal emitido en torno a la Orden Servicio N° 0979 de fecha 11 de noviembre de 2024, se ha analizado la posición de la CGR y, sobre esta, se ha señalado lo siguiente:

“IV.6.1. ERROR 1: INTERPRETACIÓN LITERAL

112. *La comisión auditora de la CGR incurre en un error de interpretación al limitarse al método literal y aislado del Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 para definir la periodicidad y especificaciones de las actividades de mantenimiento aplicables al lado aire (...)*
113. *En primer orden, la CGR sostiene que la actividad de mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista debieron de realizarse de manera conjunta y con una periodicidad mensual durante toda la vigencia del contrato de concesión porque así expresamente se ha recogido en el resumen esquemático, conforme al siguiente gráfico:*

**“Anexo 8 – Apéndice 3
Requisitos Técnicos Mínimos
Descripción de las Tareas de Mantenimiento**

(...)

2. Normas Mínimas Requeridas para el Lado Aire

(...)

PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y TAREAS			
CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL CAMPO DE VUELO	MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS RUTINARIOS	(...)	(...)
		<u>MENSUAL</u>	<u>Mantenimiento de pavimento, pintura y drenaje de la pista</u>

(...)

114. *La interpretación de la CGR contraviene directamente la cláusula 16.3.1 y 16.3.3. del Contrato de Concesión, que dispone que el contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente, y que, en caso de divergencia, se debe seguir el orden de prelación el Contrato y luego los Anexos del Contrato. Asimismo, se ha contravenido el método sistemático de los Lineamientos de Interpretación de OSITRAN que señala que debe atribuirse sentido*

a una cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato.

115. A la luz del marco conceptual, normativo y contractual antes desarrollado es claro que la lectura aislada del Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 no permite dilucidar el sentido correcto de la periodicidad y las especificaciones de las actividades de mantenimiento correspondientes al lado aire (...)

IV.6.2. ERROR 2: INTERPRETACIÓN INCOMPLETA

116. Como correlato de la interpretación literal antes señalada, la interpretación adoptada por la comisión auditora de la CGR (...) resulta incompleta, ya que omite analizar de manera integral las disposiciones contractuales relacionadas que otorgan un sentido coherente y contextual al Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8. Este enfoque fragmentado conduce a errores en la valoración del cumplimiento de las obligaciones del concesionario.
117. La interpretación realizada por la CGR resulta parcial e incompleta al no considerar cláusulas esenciales que condicionan el alcance de las obligaciones del concesionario.
118. La CGR limitó su análisis a las cláusulas 1.76, 6.1, 6.2, 6.4, 6.5, 6.10.1, 1.87, 6.7 y 9.4.3 del Contrato de Concesión (...). Según la CGR, estas cláusulas establecen que las labores de mantenimiento periódico deben garantizar el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) y que las actividades contenidas en el Resumen Esquemático del Apéndice 3 son obligatorias. Sin embargo, la CGR no consideró disposiciones esenciales que complementan y condicionan dichas obligaciones, lo que desvirtúa el alcance de sus conclusiones.
119. En particular, la CGR omitió analizar el numeral 1.54, que define los Estándares Básicos como la normativa y las prácticas recomendadas por organismos internacionales como la OACI, la IATA, la FAA, la ACI, la TSA y la ISO. Dado que el numeral 1.112 define los RTM como aquellos estándares básicos que garantizan la funcionalidad y seguridad de los bienes de la concesión, cualquier interpretación adecuada de las obligaciones del concesionario exige integrar estas referencias normativas y técnicas.
120. Asimismo, la CGR señaló que el mantenimiento periódico busca garantizar la confiabilidad y efectividad de los bienes de la concesión conforme a los RTM, pero no profundizó en la definición de estos requisitos. Esta omisión interpretativa es significativa, pues impide comprender plenamente el propósito y alcance de las actividades consignadas en el Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3.
121. Tampoco se evaluó el numeral 6.3 del contrato, que establece como obligación inicial del concesionario realizar una inspección y evaluación funcional y estructural de los pavimentos del lado aire al asumir la administración de los bienes. Este diagnóstico técnico tiene como objetivo identificar, según las condiciones reales de la infraestructura, la necesidad de actividades de rehabilitación y mejoramiento antes de implementar las actividades de mantenimiento periódico. Esta disposición refuerza que las actividades descritas en el Apéndice 3 no son de aplicación inmediata ni automática, sino que deben ajustarse a las necesidades específicas detectadas tras la evaluación.
122. El análisis de la CGR tampoco consideró que las actividades de mantenimiento no se limitan a las incluidas en el Resumen Esquemático del Apéndice 3. El contrato exige que estas actividades se alineen con las prácticas internacionales y sean pertinentes para cumplir con los objetivos de funcionalidad, seguridad y eficiencia de la infraestructura aeroportuaria. Esta perspectiva integral es esencial para garantizar una interpretación adecuada y coherente del contrato, ajustada a su finalidad y a las circunstancias concretas de cada concesión.
123. En conclusión, una evaluación integral y sistemática de las disposiciones contractuales, incluyendo los numerales 1.54, 1.112 y 6.3, resultaba imprescindible para interpretar correctamente el Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 y garantizar que las actividades de mantenimiento respondan a las

necesidades reales de la infraestructura concesionada, en armonía con las normativas y estándares internacionales aplicables. Esto fue a todas luces ignorado por la CGR.

(...)

126. *Los Estándares Básicos establecidos en la Cláusula Primera del contrato remiten a normativas internacionales de la OACI, IATA, FAA, ACI, TSA e ISO, cuya aplicación es obligatoria para la planificación e implementación de las actividades de mantenimiento en el lado aire del aeropuerto.*

(...)

(Subrayado agregado.)

55. A partir del citado Informe Legal, es posible extraer las premisas siguientes:

- (i) La interpretación realizada por la CGR contraviene los principios de coherencia y unidad que rigen el Contrato de Concesión, al tratar sus cláusulas de forma aislada, en lugar de considerarlas como un todo interdependiente. Asimismo, al no seguir el orden de prelación establecido en el Contrato de Concesión y sus Anexos, la CGR omite el marco jerárquico que debe guiar la resolución de divergencias en la interpretación contractual.
- (ii) La interpretación adoptada por la CGR es insuficiente, al no considerar de manera integral las disposiciones contractuales interrelacionadas, lo que conduce a una valoración errónea de las obligaciones del Concesionario, especialmente en lo que respecta al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. A saber, la falta de un análisis completo por parte de la CGR, al omitir cláusulas esenciales como las contenidas en los numerales 1.54 y 1.112 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, resulta en una interpretación parcial y distorsionada del alcance de las obligaciones contractuales del Concesionario. La inclusión de estos numerales, que definen los “Estándares Básicos” y los “RTM”, respectivamente, era esencial para una correcta comprensión de las actividades de mantenimiento que deberían realizarse a la infraestructura concesionada.
- (iii) La interpretación de la CGR también es deficiente al no considerar el numeral 6.3 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, que establece la obligación del Concesionario de realizar una evaluación técnica inicial de los pavimentos del Lado Aire. Este diagnóstico previo es crucial para determinar las actividades de rehabilitación y mantenimiento, lo que refuerza que las actividades mencionadas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión deben ajustarse a las necesidades específicas identificadas, y no ser aplicadas de manera automática.
- (iv) Al no abordar de manera adecuada la definición y alcance de los RTM, la CGR limita su análisis a un enfoque fragmentado que omite la relevancia de los Estándares Básicos establecidos por organismos internacionales, los cuales son obligatorios para asegurar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura aeroportuaria concesionada. En ese sentido, la interpretación de la CGR, al no incluir las normativas internacionales relevantes y al no tener en cuenta las condiciones específicas de la infraestructura, carece de la profundidad necesaria para garantizar que las actividades de mantenimiento sean pertinentes y alineadas con los objetivos contractuales de funcionalidad, seguridad y eficiencia.
- (v) Siendo así, una evaluación integral de las disposiciones contractuales y de las normativas internacionales aplicables era fundamental para interpretar correctamente el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, asegurando que las actividades de mantenimiento se adapten a las necesidades reales de la infraestructura y cumplan con los Estándares Básicos. La omisión de estos elementos esenciales por parte de la CGR compromete la validez de su interpretación literal.

56. Ahora bien, desde un enfoque técnico, es fundamental señalar que la aplicación rigurosa del “Resumen Esquemático” especificado en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, en las actividades de mantenimiento, implicaría la elaboración de Programas de Mantenimiento carentes de un adecuado respaldo, basado en evaluaciones exhaustivas e integrales del estado de cada elemento del Lado Aire. Estas evaluaciones deben incluir controles rigurosos, según lo estipulado en los párrafos N° 5 al N° 11 del citado Apéndice 3 del Anexo 8, así como una evaluación funcional y estructural conforme a lo señalado en los numerales 6.3 y 8.2.2.6 de las Cláusula Sexta y Octava del Contrato de Concesión, respectivamente. Además, esta gestión de mantenimiento no incorporaría las mejores prácticas internacionales, avances tecnológicos e investigaciones desarrolladas por organismos internacionales altamente especializados (p. e. OACI y FAA), a pesar de que su implementación y aplicación ha sido expresamente acordada por las Partes en el propio Contrato de Concesión.
57. Asimismo, la aplicación literal y automática del “Resumen Esquemático” limitaría la capacidad del operador aeroportuario y/o especialista en pavimentos para tomar decisiones informadas sobre las intervenciones de mantenimiento y reparación de los pavimentos, basándose en una evaluación integral de las características específicas de cada aeropuerto. Factores como las condiciones climáticas, la frecuencia de operaciones, la vida útil, la capacidad de carga y, en particular, un análisis de riesgos enfocado en la seguridad operacional, deben ser considerados para adoptar las decisiones más eficaces. Esto permitirá minimizar la interrupción de las operaciones normales de las aeronaves y prevenir situaciones que puedan comprometer la seguridad operativa del aeropuerto.
58. Esto implica que los trabajos en el Lado Aire no deben darse necesariamente con una frecuencia semanal o mensual como señala el Resumen Esquemático referido en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, sino que deben ser debidamente programados y ejecutados de manera efectiva, con el objetivo de atender las necesidades reales que surjan en cada caso, tal como se establece en el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, conforme se verifica a continuación:

“Anexo 8 – Apéndice 3

Requisitos Técnicos Mínimos

Descripción de Tareas de Mantenimiento

(...)

2. Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento del Lado Aire

(...)

Los trabajos de conservación de pavimentos obligan a que estos no paralizen la operatividad del aeropuerto, tanto en el campo de vuelo como en sus accesos, por lo que se deben realizar en el menor tiempo posible.

El personal encargado del mantenimiento de los pavimentos ha de gestionar los recursos disponibles para conservar el pavimento existente bajo el criterio básico de garantizar la operatividad del aeropuerto, evitando al máximo posibles retrasos que puedan originar, buscando alternativas a las rodaduras de las aeronaves, o realizando los trabajos durante el período nocturno en caso de que no haya otro modo de evitar una afección severa sobre la operatividad del aeropuerto.

El personal de mantenimiento del campo de vuelo, en lo que refiere a pavimentos, ha de aplicar las técnicas adecuadas para evaluar el estado actual de los mismos. Para ello deberá disponer de un inventario actualizado de todos los pavimentos del aeropuerto.

Junto con el inventario de los pavimentos, los métodos de medida del estado de los mismos, las revisiones programadas y los ensayos de comportamiento de las distintas capas (calicatas y sondeos), el Concesionario realizará un estudio en el que se refleje estadísticamente la vida útil que le queda a los mismos y el grado de degradación aceptado, antes de proceder a su renovación completa.

(Subrayado agregado.)

59. La citada disposición contractual constituye también un RTM contenido en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, el cual tiene como finalidad establecer los criterios mínimos que el operador del aeropuerto deberá considerar para gestionar las labores de mantenimiento dentro de las instalaciones del Lado Aire. Estas actividades están estrechamente vinculadas a la seguridad operacional, toda vez que el acceso del personal, equipos y materiales al Lado Aire puede generar afectaciones y riesgos a las operaciones. En este contexto, es necesario modificar las frecuencias de operación para crear periodos de tiempo adecuados que aseguren la correcta ejecución de los trabajos, Además, debe disponerse del tiempo suficiente para la revisión y limpieza final del área de trabajo antes del reinicio de las operaciones.
60. Este escenario se ejemplifica en la frecuencia de la ejecución de la actividad denominada “remoción de caucho” en los aeropuertos de Andahuaylas y Ayacucho, que, según lo estipulado en el séptimo párrafo del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, debería realizarse cada 4 años. No obstante, el “Resumen Esquemático” establece una periodicidad de 2 años, como se observa a continuación:

Resumen Esquemático				Sétimo párrafo del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión
<p>“Anexo 8 – Apéndice 3 Requisitos Técnicos Mínimos Descripción de las Tareas de Mantenimiento</p> <p>(...) 2. Normas Mínimas Requeridas para el Lado Aire (...)</p>				<p><u>“Las actividades de remoción de caucho (y repintado de señalización asociado) se realizarán con periodicidad bianual para los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, mientras que para los aeropuertos de Ayacucho y Andahuaylas, dado su bajo nivel de operaciones y el menor tamaño de aeronaves usuarias, se realizarán cada cuatro años.”</u></p>
<p>PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y TAREAS</p>				
<p>CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL CAMPO DE VUELO</p>	<p>MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS PERIÓDICOS</p>	<p>(...)</p> <p>BIANUAL</p>	<p>(...)</p> <p>Remoción de caucho sobre pavimentos y señalización horizontal C./2 – años.</p>	
<p>(...)</p>				

61. Esta discrepancia debe resolverse aplicando los criterios técnicos establecidos en la Parte 2¹¹ y 9¹² del Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI, el cual establece que la

¹¹ Manual de Servicios de Aeropuertos – Parte 2 de la OACI:

“3.2.4 Periódicamente deberían hacerse ensayos del rozamiento en las condiciones actuales de la superficie, con el fin de determinar las pistas con rozamiento deficiente cuando están mojadas. Antes de clasificar una pista como resbaladiza cuando esta mojada, los Estados deberían determinar cuál es el nivel de rozamiento mínimo que consideran aceptable y publicar ese valor en su AIP. Cuando se compruebe que el rozamiento en una pista es inferior a ese valor notificado, la información debería publicarse mediante un NOTAM. Los Estados deberían también fijar un nivel para planificación de mantenimiento por debajo del cual deberían estudiarse las medidas correctivas de mantenimiento que fueran adecuadas para mejorar el rozamiento. Sin embargo, si las características de rozamiento de toda la pista o de una parte de ella están por debajo del nivel mínimo de rozamiento dichas medidas correctivas de mantenimiento deberán de aplicarse sin demora.”

¹² Manual de Servicios de Aeropuertos – Parte 9 de la OACI:

“4.4 REPARACION DE OTROS DEFECTOS SUPERFICIALES EN EL PAVIMENTO

4.4.2 Cuando se haya encontrado que las características de rozamiento de la superficie de la pista se encuentran por debajo del nivel especificado por el Estado, habrá que adoptar medidas correctivas. Las reparaciones pueden ir desde

ejecución de esta actividad debe fundamentarse en los resultados de los ensayos de rozamiento de superficie de pista, los cuales determinan la cantidad de caucho acumulado en el pavimento. De esta manera, la reprogramación de operaciones y el ingreso de material, equipos y personal al Lado Aire solo se llevará a cabo cuando los ensayos de rozamiento lo justifiquen técnicamente.

62. A partir de lo expuesto, una interpretación literal del “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión como el efectuado por la CGR conducirá a los siguientes escenarios:

- (i) No se exigirían las prácticas recomendadas por organismos internacionales como la OACI y la FAA en la gestión de mantenimiento a cargo del Concesionario.
- (ii) Los Programas de Mantenimiento se limitarían a la aplicación directa de las actividades y frecuencia de ejecución establecidas en el “Resumen Esquemático”, sin posibilidad de adaptarlas a las características específicas de cada infraestructura aeroportuaria concesionada a AAP.
- (iii) Los Programas de Mantenimiento carecerían del respaldo técnico proporcionado por las evaluaciones funcionales y estructurales, así como por la normativa aprobada por la OACI y la FAA.
- (iv) Bajo esta interpretación literal, no se podría exigir al Concesionario la inclusión de actividades adicionales de mantenimiento que resulten necesarias para garantizar la conservación y confiabilidad de los Bienes de la Concesión.
- (v) A pesar de haber sido acordadas por las Partes, las especificaciones de mantenimiento del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión no podrían ser actualizadas conforme a las nuevas prácticas y tecnologías en ingeniería recomendadas por organismos internacionales especializados.
- (vi) En caso de discrepancias en las especificaciones de mantenimiento entre las Partes y el Organismo Regulador, no se podría aplicar la normativa de la OACI y de la FAA.
- (vii) No se podrían aplicar los resultados y conclusiones de las evaluaciones funcionales y estructurales contempladas en el Contrato de Concesión, dado que, según la interpretación literal del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, el “Resumen Esquemático” establece una solución única para todo tipo de fallas y pavimentos.

63. Como se puede observar, al adoptar una interpretación literal del “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, se omite la aplicación de los numerales 1.54, 1.112 y 6.3 de las Cláusulas Primera y Sexta, respectivamente, así como los párrafos del N° 5 al N° 11 del citado Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Dichos numerales y párrafos conforman un conjunto de disposiciones contractuales que, cuando se aplican de manera sistemática, conducen a una gestión de mantenimiento consistente con la normativa y las mejores prácticas recomendadas por organismos internacionales como la OACI y la FAA. Además, estas disposiciones promueven la realización de controles rigurosos y evaluaciones funcionales y estructurales exhaustivas que permiten determinar los tipos de mantenimiento y periodicidades más adecuadas para cada caso.

la eliminación de los contaminantes de la superficie, hasta las reparaciones importantes. De acuerdo con la experiencia, se aplican las tres técnicas siguientes:

- *riego asfáltico de la superficie,*
- *estriado de la superficie,*
- *escarificado de la superficie.*

(...)”

64. En tal sentido, conforme a lo señalado en Informe Legal emitido en el marco de la Orden de Servicio N° 0979 de fecha 11 de noviembre de 2024, y complementado desde un enfoque técnico, bajo esta interpretación literal efectuada por la CGR no sería posible garantizar un adecuado mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria concesionada a AAP, por lo que el entendimiento de la CGR del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión debe ser desestimado.

ii) **Lectura 2:** “El “Resumen Esquemático” es de carácter supletorio debido a que el propio Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión precisa que las normas de mantenimiento establecidas en este se aplicarán para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por OACI. En dicho contexto, la periodicidad establecida para cada actividad de mantenimiento en el “Resumen Esquemático” no es un mínimo que deba ejecutarse para todos los aeropuertos concesionados.”

65. Al respecto, corresponde indicar que esta lectura del término “Resumen Esquemático” debe realizarse de manera integral, considerando el contexto del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. En ese sentido, la aplicación del “Resumen Esquemático” tiene que efectuarse de manera concordante con lo establecido en el segundo párrafo del numeral 1 del Apéndice 3 del Anexo 8, el cual señala lo siguiente:

**“Anexo 8 – Apéndice 3
Requisitos Técnicos Mínimos
Descripción de las Tareas de Mantenimiento**

1. **Normas mínimas requeridas para el mantenimiento y limpieza del complejo del terminal de pasajeros y otros edificios del Aeropuerto**
(...)

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

(Énfasis y subrayado agregados.)

66. Así, se entiende que la aplicación del “Resumen Esquemático”, incluida la periodicidad de las actividades de mantenimiento previstas en este, no sería de manera literal, toda vez que el mantenimiento y limpieza de determinadas instalaciones aeroportuarias (p. e. pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones) se rigen por lo establecido en la normativa de la OACI, la cual tiene un alcance prioritario respecto a la aplicación del “Resumen Esquemático”.
67. Respecto de esta lectura, mediante el Informe Legal emitido en el marco de la Orden de Servicio N° 0979 de fecha 11 de noviembre de 2024, se señala lo siguiente:

“IV.4 LOS MÉTODOS O CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN CONTRACTUAL PREVISTOS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN:

47. (...), *el contrato debe interpretarse manera integral, considerando la relación y coherencia entre todas sus partes, y no de forma aislada por cláusulas individuales. En caso de discrepancia en la interpretación, se debe seguir un orden específico de prelación: primero el contrato en sí mismo, luego los anexos, después las circulares relacionadas y finalmente las bases del contrato. Este orden de prelación asegura que la interpretación se centre en el contrato principal y sus anexos antes de recurrir a documentos complementarios.*
(...)

IV.5 LA ADECUADA INTERPRETACIÓN DEL CUARTO PÁRRAFO DEL NUMERAL 2 DEL APÉNDICE 3 DEL ANEXO 8 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

(...)

IV.5.1. EL ANEXO 8- APÉNDICE 3 COMO UN TODO UNITARIO:

(...)

52. (...), el Anexo 8- Apéndice 3 como un todo está estructurado en dos partes claramente definidas, pero que son interdependientes. La primera detalla las normas mínimas requeridas para el mantenimiento y limpieza del terminal de pasajeros y otros edificios del aeropuerto, mientras que la segunda se enfoca en las normas mínimas requeridas para el mantenimiento del lado aire.

53. En la segunda parte, se consigna un resumen esquemático que es objeto de análisis en el que se hace referencia a tipos de mantenimiento, periodicidades y una serie de actividades comprendidas en cada tipo de mantenimiento. Este informe se centra en la segunda parte, relativa al mantenimiento del lado aire y en especial en determinar la lectura adecuada del resumen esquemático allí contenido que mejor garantice la adecuada protección del interés público.

54. A partir de esta premisa, **compartimos la interpretación realizada en el Informe Conjunto por parte de la GSF y la GAJ de OSITRAN en cuanto a que las actividades de mantenimiento y periodicidad establecidas en las dos secciones del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión son aplicables únicamente a aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no esté regulado de manera específica por las normas de la OACI, que constituyen un Estándar Básico expresamente consignado en el Contrato de Concesión. En los casos en que existan normas técnicas aprobadas por la OACI para instalaciones específicas, estas prevalecerán sobre las disposiciones contenidas en el referido Apéndice, garantizando así la prioridad de los estándares internacionales en materia de mantenimiento aeroportuario.**

55. **El fundamento del Informe Conjunto se condice con la lectura del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión a partir de las conclusiones que detallamos más adelante tras el sometimiento a los métodos de interpretación de los contratos administrativos bajo supervisión del OSITRAN. Su propósito central es garantizar la continuidad, seguridad y calidad del servicio público aeroportuario, asegurando la confiabilidad y eficiencia de la infraestructura.**

(...)

IV.5.2. INTERPRETACIÓN LITERAL Y SISTEMÁTICA DEL CUARTO PÁRRAFO DEL NUMERAL 2 DEL APÉNDICE 3 DEL ANEXO 8 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN CON LAS DEMÁS DISPOSICIONES CONTRACTUALES:

(...)

58. (...). Según los Lineamientos de Interpretación de OSITRAN, **los anexos del contrato tienen un segundo nivel de prelación respecto al texto principal del contrato.** Por ello, antes de realizar la interpretación del anexo, **es necesario remitirse primero al Contrato de Concesión para comprender adecuadamente los alcances del Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 que consigna un resumen esquemático de actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto para Lado Aire.**

(...)

62. (...), **los Requisitos Técnicos Mínimos están estrechamente vinculados a los Estándares Básicos, y deben interpretarse en consistencia con ellos.** Esto implica que **las actividades de mantenimiento de un aeropuerto deben evaluarse considerando tanto las disposiciones del contrato como las directrices técnicas y operativas recomendadas por las normativas internacionales emitidas por la OACI, la IATA, la ACI, la TSA y la ISO que resulten aplicables para cada caso concreto.**

63. Por propia disposición del contrato, **no resulta admisible una interpretación aislada de los Requisitos Técnicos Mínimos, sin considerar los Estándares Básicos. Dicha interpretación sería a todas luces contraria a la naturaleza unitaria de las obligaciones contractuales y las exigencias internacionales que garantizan la calidad y seguridad en las operaciones aeroportuarias.**
69. Retomando el numeral 1.76 del Contrato de Concesión, (...), el contrato introduce la frase: “comprende aquellas actividades señaladas en el Apéndice 3 del Anexo 8”. Esta expresión, recogida en el numeral 1.76 del contrato, resulta fundamental para interpretar el alcance de las obligaciones de mantenimiento.
70. A nuestro entender, el término “comprende” tiene un carácter inclusivo y no excluyente, lo que significa que **las actividades listadas en el resumen esquemático de la segunda sección del Apéndice 3 del Anexo 8 forman parte de las obligaciones del concesionario, pero no agotan su alcance.** Dicho término sugiere que, además de las actividades expresamente señaladas en el apéndice, deben tenerse en cuenta otras actividades que, aunque no estén allí específicamente listadas siempre resultan necesarias para cumplir los objetivos de mantenimiento según las definiciones contractuales de cada tipo de mantenimiento.
(...)
76. (...), las obligaciones de mantenimiento tienen como finalidad preservar la confiabilidad, efectividad y seguridad en infraestructura aeroportuaria y sus componentes (obras, equipamiento y bienes muebles). **Este objetivo se puede lograr mediante la implementación de las actividades de mantenimiento descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8 siempre que respondan a las necesidades propias de cada aeropuerto y se encuentran alineadas a las prácticas internacionalmente aceptadas.** Este enfoque asegura que la infraestructura aeroportuaria cumpla con los estándares operativos óptimos, tanto en términos técnicos como funcionales, durante toda la vigencia de la concesión.
77. En el numeral 6.2., expresamente se indica que el mantenimiento rutinario debe cumplirse acorde con el detalle descrito en el Apéndice 3 del Anexo 8, **esto es, el resumen esquemático manteniendo los requisitos técnicos mínimos dentro de los cuales están comprendidos los Estándares Básicos.**
78. En esa línea, debemos remitirnos a la redacción del Cuarto Párrafo del Numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, el cual establece de manera expresa que **el resumen esquemático detalla las actividades que deben ser contempladas en el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto:** “A continuación, se muestra un resumen esquemático de las diversas actividades que debe contemplar el Programa de Mantenimiento del Aeropuerto para Lado Aire, así como la periodicidad aplicable a cada actividad.”
79. De acuerdo con el citado texto, las actividades y tareas de mantenimiento allí consignadas deben ser consideradas y tenidas en cuenta para elaboración y posterior presentación del Programa de Mantenimiento del Aeropuerto. Es importante destacar que **la expresión “debe contemplar” no implica una obligación de ejecución inmediata en el sentido de “debe ejecutar”.** Más bien, **la obligación es considerar¹⁸ las actividades y periodicidades allí especificadas, sin que ello conlleve la obligación de aplicarlas de forma inmediata.** Esta interpretación se ajusta a lo dispuesto en el resto del contrato, el cual exige que **las actividades de mantenimiento se realicen conforme a las mejores prácticas y recomendaciones internacionales.** Así, podemos concluir que **las actividades mencionadas no tienen un carácter de ejecución imperativa, sino referencial, orientado a determinar las bases para su implementación futura, en caso de ajustarse a la realidad propia de cada aeropuerto.**”
(...)
86. Por su parte, el numeral 6.5 exige al concesionario presentar un Programa de Mantenimiento Periódico quinquenal, sujeto a aprobación de OSITRAN y la DGAC.

Este proceso de supervisión asegura que las actividades de mantenimiento se planifiquen y ejecuten en función de las necesidades reales de la infraestructura y las regulaciones técnicas aplicables.

87. Si todas las actividades y periodicidades del resumen esquemático fueran de cumplimiento obligatorio, inmediato y uniforme, no tendría sentido requerir un programa de mantenimiento sujeto a aprobación, ya que este proceso implica evaluar y adaptar dichas actividades según el diagnóstico realizado. **La obligación de presentar un Programa de Mantenimiento Periódico quinquenal demuestra que las actividades del resumen no son de aplicación inmediata ni literal.** En cambio, deben ser evaluadas y programadas conforme a la realidad operativa y técnica de la concesión, asegurando la adecuada conservación de la infraestructura aeroportuaria.

88. Como ya antes se ha señalado, **estas actividades no se limitan a cumplir las incluidas en el resumen esquemático del Apéndice 3 del Anexo 8, sino también deben considerarse aquellas alineadas con las prácticas y operaciones internacionales** siempre que contribuyan al propósito de mantener la funcionalidad, seguridad y eficiencia de la infraestructura aeroportuaria.

(...).”

¹⁸ De acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española RAE, el primer significado de contemplar es “poner la atención en algo”. Sus sinónimos son mirar, observar, ver, presenciar, apreciar, examinar, admirar, atender, considerar, reflexionar, meditar.

(Énfasis y subrayado agregados.)

68. En ese sentido, de esta interpretación del “Resumen Esquemático” referido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, realizada través del reseñado Informe Legal se colige lo siguiente:

- (i) El Contrato de Concesión debe interpretarse de manera integral, evitando la interpretación aislada de cláusulas individuales. En caso de discrepancias interpretativas, se debe seguir un orden específico: primero se considerará el contrato en su totalidad, seguido de los anexos correspondientes, luego las circulares relacionadas y, finalmente, las bases del contrato. Este enfoque asegura que la interpretación se centre en el contrato principal y sus anexos antes de recurrir a documentos complementarios, garantizando así coherencia y consistencia en la aplicación de las disposiciones contractuales.
- (ii) Los anexos del Contrato de Concesión tienen un segundo nivel de prelación respecto del texto principal del contrato. Por lo tanto, es fundamental consultar primero el Contrato de Concesión para comprender adecuadamente los alcances del cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8, el cual hace referencia al “Resumen Esquemático”.
- (iii) No es aceptable una interpretación aislada de los RTM sin tener en cuenta los Estándares Básicos, debido a su estrecha interrelación. En este sentido, las actividades de mantenimiento de un aeropuerto deben evaluarse de manera integral, considerando tanto las disposiciones del Contrato de Concesión como las directrices técnicas y operativas recomendadas por las normativas internacionales emitidas por la OACI, entre otras.
- (iv) Las actividades listadas en el “Resumen Esquemático” de la segunda sección del Apéndice 3 del Anexo 8 son parte de las obligaciones del Concesionario, pero no agotan su alcance. Por lo tanto, deben considerarse otras actividades que, aunque no estén específicamente incluidas, son igualmente necesarias para garantizar la confiabilidad, efectividad y seguridad de la infraestructura aeroportuaria y sus componentes.

- (v) El objetivo del mantenimiento se puede alcanzar mediante la implementación de las actividades descritas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, siempre que estas respondan a las necesidades específicas de cada aeropuerto y estén alineadas con las prácticas internacionalmente aceptadas.
- (vi) La obligación establecida en el numeral 6.5¹³ de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión demuestra que las actividades y periodicidades del “Resumen Esquemático” no deben aplicarse de manera inmediata ni literal. De lo contrario, sería incoherente exigir un programa de mantenimiento sujeto a aprobación, dado que debe ajustarse a la realidad operativa y técnica de la Concesión.
- (vii) El consultor coincide con el entendimiento expresado por la GSF y GAJ en el Informe Conjunto N° 122-2024-IC-OSITRAN de fecha 16 de agosto de 2024, según el cual las actividades de mantenimiento y las periodicidades establecidas en las dos secciones del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión son aplicables únicamente a aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no esté específicamente regulado por las normas de la OACI, las cuales constituyen un Estándar Básico expresamente establecido en el Contrato de Concesión. En este contexto, las normas técnicas aprobadas por la OACI prevalecen sobre las disposiciones contenidas en el referido Apéndice.

69. De manera concordante al análisis legal contenido en el Informe antes citado, estas gerencias consideran pertinente hacer referencia al análisis contenido en el Informe N° 122-2024-IC-OSITRAN, a través del cual, manifestamos lo siguiente:

- (i) Las actividades de mantenimiento a cargo del Concesionario sean de naturaleza preventiva o correctiva, deben ejecutarse de tal manera que: (i) aseguren la confiabilidad y efectividad de los Bienes de la Concesión; (ii) sean conformes con las prácticas y operaciones aeroportuarias internacionalmente aceptadas; y (ii) garanticen el cumplimiento de los RTM dentro de los cuales se encuentran aquellos establecidos en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión que contiene el “Resumen Esquemático”.
- (ii) Los RTM que el Concesionario debe garantizar para el mantenimiento de los aeropuertos concesionados deben ser consistentes con los Estándares Básicos¹⁴,

¹³ Contrato de Concesión:

**“CLÁUSULA SEXTA
DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES DE LA CONCESIÓN**

(...)

6.5 *EL CONCESIONARIO, durante la vigencia de la Concesión, deberá elaborar un Programa de Mantenimiento Periódico a ser ejecutado durante los cinco (5) años siguientes a la aprobación del mismo. Dicho programa deberá ser presentado OSITRAN a más tardar sesenta (60) Días Calendario anteriores al vencimiento del quinquenio en curso. OSITRAN deberá remitir a la DGAC dicho programa adjuntando su opinión sobre el mismo en un plazo de quince (15) Días Calendario. La DGAC tendrá treinta (30) Días Calendario para aprobar la propuesta. Vencido dicho plazo y no habiendo comunicado su aprobación a OSITRAN, se entenderá denegado el programa.”*

¹⁴ Contrato de Concesión:

**“CLÁUSULA PRIMERA
DEFINICIONES**

(...)

1.54 **“Estándares Básicos”, se refiere a:**

- a. *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- Aplicable a los aspectos relacionados al diseño, operación y planificación de los Aeropuertos, facilitación y seguridad, conforme a lo señalado en los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional.*
- b. *International Airline Transport Association (IATA)- Aplicable a los aspectos relacionados a los Niveles de Servicio brindados a los pasajeros, elaboración de Planes Maestros de Desarrollo, manejo de temas ambientales, entre*

dentro de los cuales se encuentran las normas técnicas aprobadas por la OACI referidas a la operación de los aeropuertos, en tanto que estos han sido integrados en la definición del concepto de los RTM establecido por las propias Partes en el numeral 1.112¹⁵ de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión.

(iii) Las normas mínimas de mantenimiento establecidas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión podrían aplicarse a las instalaciones aeroportuarias tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones cuyo mantenimiento no se encuentre desarrollado por las normas de la OACI. Ello, desde un punto de vista operativo, supondría que, si la OACI ha aprobado normas técnicas en materia de mantenimiento para dicho tipo de instalaciones aeroportuarias, serán estas las que deban aplicarse de manera preferente respecto de aquellas normas mínimas desarrolladas en el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.

(iv) El “Resumen Esquemático” resultará aplicable a aquellas instalaciones aeroportuarias del Lado Aire cuyo mantenimiento no se encuentre comprendido dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por la OACI tales como: las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

70. Esta lectura también fue corroborada por la Experta OACI – FAA, Ing. Lia Ricalde, contratada por la GSF mediante la Orden de Servicio N° 00028-2024 de fecha 19 de enero de 2024, quien, en el “Informe sobre Evaluación de la Condición de Pavimentos del Lado Aire – Aeropuerto de Juliaca”, con relación a la consulta formulada sobre la aplicación del “Resumen Esquemático” del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión en el mantenimiento de pavimentos, manifiesta lo siguiente:

“El resumen esquemático no sirve para todos los casos, cada aeropuerto tiene sus propias necesidades y requiere planes de mantenimiento preventivo de acuerdo con esas necesidades.

(i) *Los documentos que deberían ser aplicados para atender las necesidades de los pavimentos del lado aire son manuales, anexos, bibliografía, circulares y/u otros, publicados por la OACI y FAA, los cuales han sido incorporados en los Programas*

otros temas relevantes, conforme a lo señalado en la última edición de su publicación “Airport Development Reference Manual”.

- c. *Federal Aviation Administration (FAA)- Aplicable a los aspectos relacionados al análisis de dimensión y diseño de pistas de aterrizaje y otros aspectos relacionados con el desarrollo de pavimentos, así como al diseño de terminales de pasajero.*
- d. *Airport Council International (ACI)- Aplicable a los aspectos relacionados a la selección de criterios y realización de encuestas de satisfacción de los pasajeros, visitantes y acompañantes de los Aeropuertos, así como para fines comparativos de los resultados en relación a otros aeropuertos.*
- e. *Transport Security Administration (TSA) Aplicable a los aspectos relacionados a los lineamientos de seguridad recomendados para el planeamiento, diseño y construcción de los Aeropuertos.*
- f. *International Standards Organization (ISO)-Aplicable a los aspectos relacionados a la estandarización de procesos y gestión de calidad en la operación de los Aeropuertos.”*

¹⁵ Contrato de Concesión:

**“CLÁUSULA PRIMERA
DEFINICIONES**

(...)

112. **“Requisitos Técnicos Mínimos”:** *aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, Mantenimiento, Mejoramiento y operación de los Aeropuertos, estipulados en el Anexo 8 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión favorable del CONCESIONARIO, en el marco de las necesidades de los Usuarios, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.”*

de Mantenimiento, así como en las Evaluaciones Funcionales y Estructurales.

- (ii) *El objetivo principal del estudio de Evaluación Funcional y Estructural de los Pavimentos del Lado Aire es permitir conocer las condiciones a nivel funcional y estructural de los pavimentos para brindar un adecuado nivel de servicio para las operaciones de las aeronaves y a partir de estos, establecer las necesidades de mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura.*
- (iii) *Los Programas de Mantenimiento obedecen a la realidad de cada aeropuerto. La periodicidad de las actividades va a depender de las características operacionales del aeropuerto y condiciones geográficas. Un buen programa debe capturar los cambios operacionales y las actividades de mantenimiento preventivo pueden ser reajustada.*
(...).”

71. De esta manera, la Experta OACI – FAA Ing. Lia Ricalde corrobora que, en virtud de los resultados de las evaluaciones funcionales y estructurales los cuales demostraron que los pavimentos del aeropuerto de Juliaca se encontraban colapsados, la solución no recaía en la ejecución de mantenimientos preventivos, sino en la necesidad de realizar una rehabilitación integral¹⁶.
72. Por lo tanto, en atención a los fundamentos expuestos, podemos concluir que esta lectura es la que resulta acorde con el sentido del Contrato de Concesión respecto a la ejecución de las actividades de mantenimiento del Lado Aire de los aeropuertos concesionados a AAP, debido a que sigue el orden específico de los criterios de interpretación contenidos en la Cláusula Décimo Sexta del Contrato de Concesión, los cuales disponen que el citado contrato **debe interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de forma independiente**, como supondría aplicar el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión que contiene el término “Resumen Esquemático” de manera estricta y literal como erróneamente lo ha hecho la CGR.
73. Finalmente, cabe indicar que esta lectura también ha venido siendo compartida por las Partes del Contrato de Concesión durante la etapa de ejecución contractual, tal y como se desprende de las opiniones remitidas por ambas Partes a través de la Carta N° CAR-1137-2024-AAP y el Oficio N° 0043-2025-MTC/19, recibidos el 10 de diciembre de 2024 y 9 de enero de 2025, respectivamente.

Cuestión final

74. En un escenario regular, las interpretaciones de los Contratos de Concesión deben ser sometidas a la evaluación del Consejo Directivo del Ositrán a fin de que dicho órgano colegiado proceda con la aprobación correspondiente, de ser el caso, en el marco de su competencia y funciones. No obstante, como es de conocimiento de la Alta Dirección, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo, conforme con lo señalado en el artículo 6 del ROF del

¹⁶ Informe sobre Evaluación de la Condición de Pavimentos del Lado Aire – Aeropuerto de Juliaca:

“4. CONCLUSIONES

Independientemente que cualquier mantenimiento preventivo rutinario se ejecutara, este no hubiera sido suficiente para garantizar la confiabilidad y efectividad de la Infraestructura Aeroportuaria del aeropuerto de Juliaca. Considerando que en el Informe No. 231-2012-MTC/12.08 del 20/07/2012, el MTC reconocía el pobre estado de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca y la necesidad de una rehabilitación total para el 2013, los pavimentos entregados al concesionario no cumplieron con las condiciones de diseño indicadas en el contrato de concesión.”

Ositrán¹⁷, debido a la renuncia de dos de sus Directores¹⁸, por lo que se advierte una imposibilidad fáctica de que el alcance del presente Informe pueda ser debatido por el Consejo Directivo.

75. No obstante, se debe hacer referencia a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023 (en adelante, Disposición Específica N° 4), la cual señala que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
76. En dicho sentido, nótese que el presente Informe es emitido a requerimiento de la Presidencia Ejecutiva debido a que dicha unidad orgánica, a través de la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, a partir de las posiciones discrepantes de la GSF y de la CGR, consideró necesario dar inicio al procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.
77. Siendo así, estas gerencias, al advertir que la necesidad de interpretación ha sido determinada por la propia Presidencia Ejecutiva, consideran que dicha situación presupone la configuración de una situación de emergencia que justifica que la citada unidad orgánica pueda ejercer, de manera excepcional, la prerrogativa contenida en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán que habilita a la Presidencia Ejecutiva adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, como suponen las interpretaciones a los Contratos de Concesión, dando cuenta de estas en la sesión siguiente del Consejo Directivo.
78. Sin perjuicio de ello, se debe reiterar que conforme a lo señalado en el Informe Conjunto N° 00122-2024-IC-OSITRAN de fecha 16 de agosto de 2024, la GSF, a efectos de dar cumplimiento a la Disposición Específica N° 4 manifestó que *“en el presente caso la “medida de emergencia” se encuentra configurada toda vez que la lectura que la Contraloría General de la República viene dando al “Resumen Esquemático” contenido en el numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión restringe que dicha unidad orgánica cumpla adecuadamente sus funciones en torno a la verificación del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario en materia de mantenimiento, conforme a lo previsto en el numeral 3 del artículo 53 del ROF del Ositrán (...), pretendiendo variar de manera unilateral, criterios técnicos amparados en el marco contractual que viene aplicando este Organismo Regulador en la supervisión de las obligaciones contractuales involucradas, por más de 10 años”*.

IV. CONCLUSIONES:

79. Conforme a lo expuesto en el presente Informe, se puede concluir lo siguiente:

- (i) Mediante la Resolución de Presidencia N° 0068-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de octubre de 2024, la Presidencia Ejecutiva aprobó el Informe Conjunto N° 00163-2024-

¹⁷ ROF del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

¹⁸ Al respecto, desde el 23 de octubre de 2023 dicho órgano colegiado no cuenta con el quorum para sesionar, debido a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán. A dicha renuncia, el 10 de mayo de 2024, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva también al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

IC-OSITRAN y, consecuentemente, dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, de conformidad con el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

(ii) Conforme a la instrucción realizada por la Presidencia Ejecutiva, se tiene que, a partir de las discrepancias entre las posiciones de la GSF y la CGR, habría dos (02) posibles lecturas respecto al término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Estas lecturas serían las siguientes:

- **Lectura N° 1.** *“El “Resumen esquemático” contiene las actividades de mantenimiento que el Concesionario debe cumplir a efectos de conservar los Bienes de la Concesión, las cuales deben ser programadas de acuerdo con la periodicidad establecida en el citado resumen, no siendo posible considerar una periodicidad distinta.”*
- **Lectura N° 2.** *“El “Resumen esquemático” es de carácter supletorio debido a que el propio Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión precisa que las normas de mantenimiento establecidas en este se aplicarán para aquellas instalaciones cuyo mantenimiento no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento aprobadas por OACI. En dicho contexto, la periodicidad establecida para cada actividad de mantenimiento en el “Resumen esquemático” no es un mínimo que deba ejecutarse para todos los aeropuertos concesionados.”*

(iii) En el marco del procedimiento de interpretación contractual, el Concesionario y el Concedente manifestaron su opinión sobre el alcance del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, materia de interpretación contractual. Asimismo, cabe señalar que ningún usuario de la infraestructura aeroportuaria del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú se apersonó al presente procedimiento de interpretación.

(iv) Considerando el Informe Legal emitido en el marco de la Orden de Servicio N° 0979 de fecha 11 de noviembre de 2024, así como del análisis técnico expuesto en el presente Informe Conjunto, se concluye lo siguiente:

- Una **interpretación literal** del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, conforme a la Lectura N° 1, implicaría desconocer la interrelación que las Partes han establecido entre los RTM y los Estándares Básicos respecto a la ejecución de las actividades de mantenimiento, dando lugar -por ejemplo- a la elaboración de Programas de Mantenimiento carentes de un adecuado respaldo basado en evaluaciones exhaustivas e integrales del estado de cada elemento del Lado Aire.
- Asimismo, la citada interpretación generaría la imposibilidad de exigir al Concesionario la aplicación de: i) las nuevas prácticas y tecnologías recomendadas por organismos internacionales especializados señalados en los Estándares Básicos, tales como la OACI y FAA, a pesar de que su implementación ha sido expresamente acordada por las Partes; ii) las recomendaciones derivadas de las Evaluaciones Funcionales y Estructurales y; iii) las actividades de mantenimiento adicionales que resulten necesarias para la conservación y confiabilidad de los Bienes de la Concesión.

- Este enfoque fragmentado no permite una comprensión integral de las obligaciones del Concesionario, lo que resulta en una valoración errónea y parcial de sus responsabilidades referidas al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. En ese sentido, la correcta interpretación del alcance de las actividades de mantenimiento solo es posible mediante una evaluación completa de las disposiciones contractuales y su relación con los Estándares Básicos y normativas internacionales, garantizando así la alineación de las acciones con los objetivos de seguridad, funcionalidad y eficiencia de la infraestructura concesionada.
 - En observancia del orden específico de los criterios de interpretación contenidos en la Cláusula Décimo Sexta del Contrato de Concesión, el citado contrato **debe interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de forma independiente**, como supondría aplicar el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión que contiene el término “Resumen Esquemático” de manera estricta y literal.
 - En ese sentido, **no resulta aceptable una interpretación aislada de los RTM en materia de mantenimiento sin tener en cuenta los Estándares Básicos**, debido a su estrecha interrelación, por lo que las actividades de mantenimiento de un aeropuerto deben evaluarse de manera integral, considerando tanto las disposiciones del Contrato de Concesión como las directrices técnicas y operativas recomendadas por las normativas internacionales emitidas por la OACI, entre otras.
 - Siendo así, el Contrato de Concesión debe interpretarse de manera integral, priorizando su conjunto y siguiendo un orden jerárquico claro, donde los anexos y documentos complementarios solo se consultan una vez que se haya analizado y comprendido el contrato de concesión.
 - Así, una **interpretación sistemática** del término “Resumen Esquemático” contenido en el cuarto párrafo del numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, conforme a la lectura N° 2, implica su lectura concordada y consistente con los Estándares Básicos, las disposiciones referidas al mantenimiento de los Bienes de la Concesión contenidas en la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, así como con lo establecido en el segundo párrafo del numeral 1 del Apéndice 3 del citado Anexo 8.
 - En ese sentido, la aplicación del “Resumen Esquemático”, incluida la periodicidad de las actividades de mantenimiento previstas en este, **no debe realizarse de manera literal o inmediata**, toda vez que el mantenimiento y limpieza de determinadas instalaciones aeroportuarias tales como: pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones deben considerar la normativa de la OACI, la cual al constituir un Estándar Básico expresamente establecido en el Contrato de Concesión, tiene un alcance prioritario respecto a la aplicación del “Resumen Esquemático”.
- (v) Teniendo en cuenta la imposibilidad de sesionar del Consejo Directivo por falta de quorum, se estima pertinente que se remita el presente informe a la Presidenta Ejecutiva, para su consideración en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF.

- (vi) Se considera conveniente disponer la publicación de la resolución que aprueba el sentido de la interpretación contractual en el Diario Oficial “El Peruano”, con el fin de que los terceros interesados puedan tomar conocimiento de la misma.

V. RECOMENDACIÓN:

80. Considerando que el presente informe ha sido emitido por instrucción de la Presidencia Ejecutiva, se recomienda elevar el presente informe a la Presidencia Ejecutiva del Ositrán para los fines que estime pertinentes.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
MÓNICA MELGAREJO SÁNCHEZ
Supervisor de Operaciones de la Jefatura de
Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
LUIS PAREDES RAMIREZ
Supervisor de Operaciones de la Jefatura de
Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de Asuntos Jurídicos Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
EDGARDO RAJMAN MEDINA RUBIANES
Abogado Senior de la Jefatura de Asuntos
Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
**MARÍA DE LOS ÁNGELES FUSTAMANTE
GUTIÉRREZ**
Asistente Legal de la Jefatura de Asuntos
Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:

- Resumen Ejecutivo.
- Proyecto de Resolución de Presidencia.

NT 2025008275