



LA CONTRALORÍA  
GENERAL DE LA REPÚBLICA

SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO  
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 3772-2022-CG/APP-SOO**

ORIENTACIÓN DE OFICIO  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO  
SURQUILLO – LIMA – LIMA

CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

PERIODO DE EVALUACIÓN:  
DEL 26 DE MAYO DE 2022 AL 9 DE JUNIO DE 2022

TOMO I DE I

LIMA, 9 DE JUNIO DE 2022

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 3772-2022-CG/APP-SOO**

**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL  
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

---

**ÍNDICE**

---

	Pág.
I. ORIGEN.....	3
II. SITUACIÓN ADVERSA .....	3
OSITRAN, A TRAVÉS DEL CONSEJO DIRECTIVO, EMITIÓ PRONUNCIAMIENTO RELACIONADO A QUE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ PUEDA CONTAR CON DOS O MÁS TERMINALES BASÁNDOSE EN UN INFORME TÉCNICO LEGAL QUE NO DESVIRTÚA LOS ARGUMENTOS CONTEMPLADOS EN LOS INFORMES PREVIAMENTE SUSCRITOS POR LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN Y LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA, ASÍ COMO SUS RESPECTIVAS JEFATURAS, EN LOS QUE CONCLUYERON QUE, CONFORME AL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL AEROPUERTO DEBE OPERAR CON UN TERMINAL ÚNICO. DICHA SITUACIÓN CONTRAVIENE LO ESTABLECIDO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, LEY 27444 Y EN EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1362, QUE REGULA LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS, AFECTANDO LA PREDICTIBILIDAD Y TRANSPARENCIA, ASÍ COMO LA DEBIDA MOTIVACIÓN, EN LAS ACTUACIONES DEL REFERIDO ORGANISMO REGULADOR EN DESMEDRO DE LA GESTIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	7
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO .....	37
IV. CONCLUSIÓN.....	38
V. RECOMENDACIÓN .....	38
APÉNDICE 1 .....	39
APÉNDICE 2.....	40

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 3772-2022-CG/APP-SOO**

**CONTRATO DE CONCESIÓN DEL  
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

**I. ORIGEN**

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la Orden de Servicio N° 02-C920-2022-032, en el marco de lo previsto en la Directiva N° 013-2022-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG de 30 de mayo de 2022.

**II. SITUACIÓN ADVERSA**

**Cuestión previa**

1. Mediante la Carta N° 0053-2022-CG/AETAI del 26 de mayo de 2022, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) remitió a esta Entidad Fiscalizadora Superior diversas observaciones al “Acta de Acuerdos de fecha 29 de abril de 2022” (en adelante, el Acta de Acuerdos), suscrita entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en lo sucesivo, MTC) representado por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) y el Concesionario Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, Concesionario o LAP), solicitando la intervención de la Contraloría General de la República.

Al respecto, AETAI señaló -principalmente- los siguientes cuestionamientos en torno al contenido del Acta de Acuerdos: (i) Se habilita al Concesionario a presentar una actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario (en adelante, PDA) con uno o más terminales, lo que va en contra del Anexo 6 del Contrato de Concesión; (ii) el Acta de Acuerdos está facultando a LAP, a realizar modificaciones al Contrato de Concesión, sin necesidad de una adenda, lo cual es ilegal; (iii) el Nuevo Terminal de Pasajeros tendría una capacidad de 22 millones de pasajeros, menor a su compromiso de entrega establecido en el PDA 2018 vigente, cuya capacidad era de 37 millones de pasajeros; (iv) la “construcción modular del Nuevo Terminal de Pasajeros” rompe el equilibrio de riesgos del Contrato de Concesión. Lo señalado, se expone a continuación:

**“Carta N° 0053-2022-GG/AETAI**

(...) LAP propuso bajo la denominación de “actualización” del PDA 2018, un cambio en sus obligaciones.  
(...) entregar un terminal de menor tamaño (18 millones de pasajeros) y un uso dual de ambos terminales por un periodo de 10 años.  
(...)

- a. **El “Acta de Acuerdos” desarrolla los alcances vinculados a un PDA, como el que se refiere a su actualización, actualización que además no puede ir en contra del Contrato de Concesión (...)**  
No obstante ello, los numerales 5.1.6, 5.1.7, 5.1.8 y 5.1.9, van en contra de lo ya expuesto por el OSITRAN y la DGAC, puesto que el MTC reconoce que LAP puede actualizar el PDA (se entiende el PDA 2018 vigente), realizando una interpretación del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión (interpretación que –de ser el caso- solo corresponde realizar al OSITRAN).
- b. (...) el “Acta de Acuerdos”, en la práctica hace un “salto de garrocha” a las propias disposiciones del Contrato de Concesión, así como a sus Adendas 6° y 7° e incluso contra lo resuelto por la DGAC (Resolución Directoral N° 0637-2021-MTC/12 del 03 de diciembre del 2021 y

sus informes sustentatorios) y por el OSITRAN (Acuerdo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN y su Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF)).

(...) al atribuirse una facultad que no tiene LAP, como lo es “presentar una propuesta de diseño y planificación de la operación del AIJC con uno o más terminales”, va en contra de lo indicado por el Anexo 6 del Contrato de Concesión, propuesta técnica de LAP que lo hizo merecedor de la buena pro, el que señala que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica que la operación del AIJCH se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único.

Dicho de otro modo, **a través del “Acta de Acuerdos” se está generando una vía rápida para que LAP obtenga lo que ya le fue negado al momento de presentar su actualización del PDA 2018, el denominado Plan de Desarrollo Aeroportuario – PDA 2021. O en otras palabras, el “Acta de Acuerdos”, está facultando a LAP a realizar modificaciones del Contrato de Concesión, sin necesidad de procesos de negociación.**

- c. (...)   
 ✓ Se deja abierto el concepto de “discrepancias técnicas”. Es decir, se otorga una enorme discrecionalidad a LAP para imponer todo aquello que a su criterio considere “discrepancias técnicas” haciendo que el proyecto se ajuste a su “medida”.   
 ✓ Se obvia el proceso establecido en la Cláusula 17 Solución de Controversias del Contrato de Concesión.

(...) el numeral 5.1.8 del “Acta de Acuerdos” ha obviado –literalmente- el proceso indicado en la Cláusula 17 del Contrato de Concesión e impuesto un mecanismo directo a través de un perito al calificar que las discrepancias (cualesquiera) serán técnicas e irán a lo dispuesto por el numeral 17.3 del Contrato de Concesión en vez de aplicar el numeral 17.1. Esta disposición (5.1.8 del Acta de Acuerdos) como otras varias, no resiste el menor análisis al ser abiertamente contraria al Contrato de Concesión.

(...) El Contrato de Concesión (segundo párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14) indica que el Plan Maestro se actualizará al tercer año desde que se entrega las mejoras obligatorias, no antes. Como contrariamente se recoge en el citado numeral 5.1.9 del “Acta de Acuerdos”. Estamos entonces ante otra modificación contractual realizada vía “Acta de Acuerdos”, la cual es ilegal.

(...) el nuevo terminal tendría una capacidad de 22 millones, capacidad que es menor a su compromiso de entrega: un nuevo terminal con capacidad de 37 millones de pasajeros. Y se repite la historia del PDA 2021: entregar un nuevo terminal de menor capacidad a su obligación. Esto implica un ahorro o beneficio adicional para LAP y un perjuicio para los usuarios a través del “Acta de Acuerdos”, lo que modifica el equilibrio económico del Contrato de Concesión. En otras palabras, LAP gastaría menos, pero cobra las tarifas como si hubiera hecho la obra completa de acuerdo al PDA 2018.

Además, la propuesta de LAP de “construcción modular del nuevo terminal” rompe con el equilibrio de riesgos del Contrato de Concesión. En efecto, el riesgo de demanda deja de ser asumido por LAP porque la construcción del terminal lo condiciona a las operaciones y pasajeros que transiten por el AIJCH. (...) se trata de otra modificación contractual que se ejecuta a través de un “Acta de Acuerdos”.

(...) En otras palabras, con el “Acta de Acuerdos” suscrito con LAP, el MTC interpreta y modifica el Contrato de Concesión.

[Subrayado nuestro]

- Mediante la Carta-0001-2022-PMALR-NTP-AC de 26 de mayo de 2022, un ciudadano presentó cuestionamientos a esta Entidad Fiscalizadora Superior, relacionados al Acta de Acuerdo,

señalando -entre otros- que su suscripción configuraría una inconducta funcional en la medida que permite al Concesionario, incumplir con su obligación de entregar el Nuevo Terminal de Pasajeros con la capacidad ya acordada de 48 mangas de embarque. Para sustentar lo señalado, el ciudadano efectúa una comparación entre algunos de los aspectos técnicos señalados en la actualización del PDA presentada por el Concesionario en el año 2021 y en el PDA 2018 vigente.

Con relación a la referida comparación, el ciudadano precisa que la cantidad de mangas o puertas de embarque que tendrá el Nuevo Terminal de Pasajeros conforme a la propuesta del Concesionario sería menor a la considerada en el PDA 2018. De igual manera, indica que la cantidad de atención de pasajeros por año que brindará el Nuevo Terminal sería menor en caso de aprobarse la propuesta de actualización del PDA 2021. Sobre el particular, se muestra lo expresamente señalado por el ciudadano:

**“CARTA-0001-2022-PMALR-NTP-AC**

(...)

En el Punto 1), el 14/02/2001, se firmó el contrato de concesión entre el MTC y LAP, en la cual en el Anexo N°06 – se proyectó:

5) *El Nuevo Terminal de Pasajeros debía tener la especificación de 56 (mangas o puentes) de embarque.*

*El sobre del postor ganador adjuntó el documento Plan 2000, en la cual se especificó que para el año 2025 ya se debía contar un total de 56 mangas o puentes de embarque para el Nuevo Terminal de Pasajeros.*

**Tabla N°01**  
**Programación Stock de los Mangas o Puentes de Embarque**  
**para el Nuevo Terminal de Pasajeros**  
**según Línea de Tiempo**

Año	Plan 2000 <sup>18</sup>	Plan Maestro 2005 <sup>19</sup>	PD-2018 <sup>20</sup>	PD-2021 <sup>21</sup>
2015	34	24		
2020	39	28		
2025	56	35	48	19
203				29
2041				
204X				48

  

Tamaño de Atención de Pasajeros Al año	35 millones		37 millones	30 millones
--	-------------	--	-------------	-------------

(...)

En el punto 3), el 25/07/2017, MTC y LAP firman la Adenda 7 en aquel documento se menciona que no está vigente los gatilladores de demanda y LAP se compromete construir según el PDA nuevo. (sic)

(...)

Imagen N°05

**CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN**

Mediante la presente Adenda, las Partes acuerdan modificar las cláusulas 1.1, 1.26, 1.60, 3.2, 5.6.2.1, 5.7, 5.7.1, 5.23, el literal c) de la cláusula 15.5, 18.1, 24.7, incluir la cláusula 24.14, el numeral 5 del Anexo 5, el numeral 2.1 del Anexo 5, el Apéndice 2 del Anexo 5, numeral 14 del Anexo 10, incluir el numeral 18 al Anexo 10, el numeral 1 del Anexo 11, el numeral 2 del Anexo 11, el numeral 4 del Anexo 11, incluir el numeral 5 del Anexo 11, el Apéndice 1 del Anexo 11, el numeral 1.1 del Anexo 14, el Anexo 14, **eliminar el Anexo 19 del CONTRATO DE CONCESION**, las cuales quedarán redactadas conforme se señala en el presente documento.

Página 56 del Informe de Desempeño de la Concesión AIJCH – año 2020.

Imagen N°06

	esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluyen lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.
	(10) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m <sup>2</sup> ) destinada para la ampliación del AIJCH.
	(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH.
	(12) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11: La modificación regula el tratamiento de las interferencias Ducto de Gas Natural operado por Calidad y Túnel de la Av. Gambetta, a fin de que el Concedente las libere a más tardar al 01 de enero de 2018.
	(13) Modificación del anexo 14: Se modifican los RTMs contenidos en dicho anexo.
	(14) <del>Eliminación del anexo 19:</del> Referido a <u>gráficos de demanda</u> que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

Fuente: Adendas al Contrato de Concesión de LAP. La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011; la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ostrán.

(...)

En consecuencia, se desprende de haber expuesto los puntos analizados que lo exigido contractualmente es un Nuevo Terminal de Pasajeros con 48 NUEVAS (mangas o puentes) de embarque a ser entregado en el año 2025, independientemente, si el operador aeroportuario LAP decide conectarlo con el terminal actual (Operación Dual).

(...)

En el punto 4), el 06/11/2018, se aprueba el Plan de Desarrollo Aeroportuario 2018 – (PDA-18), en la cual se establece:

5. La cantidad de (mangas o puentes) de embarque serán 48, y que deberán ser entregadas en el año 2025.

En la página 42 del PDF, del documento firmado por ambas partes (MTC y LAP) y vigente, se establece que el Nuevo Terminal de Pasajeros deberá tener 48 (mangas o puentes) de embarque.

(...)

Que existen 2 fechas de entregables de obra: (PDA-2018)

- 5- Nueva torre de control + 2da pista de aterrizaje, en el año 2022.
- ii- Nuevo terminal de pasajeros, en el año 2025.

En la página 36 del PDF, del documento firmado por ambas partes (MTC y LAP) y vigente, se establece que el Nuevo Terminal de Pasajeros con 48 (mangas o puentes) de embarque, tiene que ser entregado pasado el tercer trimestre del año 2024, agregándole los 98 días calendarios que fueron facilitados al concesionario por efectos del cierre del Aeropuerto Jorge Chávez en el año 2020.

(...)

En el punto 21), el 10/05/2022, el director del proyecto de ampliación del AIJCH, Antón Aramayo, en una nota periodística realizada por la agencia Andina en la cual se enuncia que:

- 5) "... subirá ... el número de puertas de embarque a 89, las mangas de embarque a 51 y los estacionamientos de aeronaves a 96."
- b) "... inyectar recursos al terminal existente le dará un empuje a esta infraestructura para poder utilizará durante los próximos cinco o diez años."
- c) "Hay una percepción de que usar el terminal existente es usar un terminal antiguo. Bueno ese terminal mal catalogado antiguo va a tener un proceso de renovación de 160 millones de dólares."

Las frases extraídas textualmente de la entrevista al director del proyecto de LAP, poseen el riesgo que ya han adelantado opinión sobre la propuesta que deberán entregar al MTC a fin del mes de mayo del 2022.

(...)

En el punto 25), el 16/05/2022, con base en fotos satelitales Google Earth Pro – se aprecia que el trazo de la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros es del tamaño de la fase 1 (19 nuevas mangas/puentes de embarque) de la propuesta PDA-21, cuyo documento ya fue "desistido" por ambas partes (MTC y LAP).

(...)

De las imágenes (...), se concluye que el concesionario LAP está construyendo el Nuevo Terminal de Pasajeros solo para una capacidad de 19 mangas/puentes de embarque, prevaleciendo en los hechos su propuesta original más allá de lo firmado en el Acta de Acuerdos, que ha sido desestimarfo. (sic)

[Subrayado nuestro]

En torno a estos cuestionamientos, esta Entidad Fiscalizadora Superior procedió a requerir información respecto a los puntos anteriormente señalados, siendo que en virtud de esta, se ha desarrollado la situación adversa identificada en el presente informe:

### **SITUACIÓN ADVERSA**

De la revisión efectuada al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión o Proyecto), así como de la documentación remitida por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Regulador o OSITRAN) y por el MTC (DGPPT y DGAC), se ha identificado una (1) situación adversa que amerita la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos vinculados al Contrato de Concesión.

La situación adversa identificada se expone a continuación:

**OSITRAN, A TRAVÉS DEL CONSEJO DIRECTIVO, EMITIÓ PRONUNCIAMIENTO RELACIONADO A QUE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ PUEDA CONTAR CON DOS O MÁS TERMINALES BASÁNDOSE EN UN INFORME TÉCNICO LEGAL QUE NO DESVIRTÚA LOS ARGUMENTOS CONTEMPLADOS EN LOS INFORMES PREVIAMENTE SUSCRITOS POR LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN Y LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA, ASÍ COMO SUS RESPECTIVAS JEFATURAS, EN LOS QUE CONCLUYERON QUE, CONFORME AL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL AEROPUERTO DEBE OPERAR CON UN TERMINAL ÚNICO. DICHA SITUACIÓN CONTRAVIENE LO ESTABLECIDO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, LEY 27444 Y EN EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1362, QUE REGULA LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS, AFECTANDO LA PREDICTIBILIDAD Y TRANSPARENCIA, ASÍ COMO LA DEBIDA MOTIVACIÓN, EN LAS ACTUACIONES DEL REFERIDO ORGANISMO REGULADOR EN DESMEDRO DE LA GESTIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.**

Mediante el Oficio N° 0063-2022-PD-OSITRAN de 1 de marzo de 2022, esta Entidad Fiscalizadora Superior tomó conocimiento que, el 8 de febrero de 2022, OSITRAN recibió el Oficio N° 0760-2022-MTC/19, mediante el cual la DGPPT solicitó formalmente la interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula 5, numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, toda vez que las referidas cláusulas guardan relación con el cumplimiento de la Mejora Obligatoria, respecto de la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, y su ejecución contemplada en el PDA 2021 presentado por el Concesionario, cuya aprobación se encuentra a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC). Para tal efecto, la DGPPT adjuntó el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02 elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC, sobre la base del Informe N° 025-2022-MTC/12.08, de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico de la DGAC del MTC, en los que señalan principalmente lo siguiente<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> En el referido documento, el MTC efectúa las siguientes consultas al Regulador:

**“PRIMERA CONSULTA:**

*¿El tercer párrafo de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión del AIJC establece que “... en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones...”*

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

**“SEGUNDA CONSULTA:**

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

**TERCERA CONSULTA:**

**"Informe N° 025-2022-MTC/12.08 – DGAC****"PRIMERA CONSULTA:**

¿El tercer párrafo de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión del AIJC establece que "... en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones ...

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

**Informe N° 281-2022-MTC/19.02 – DGPPT****"IV. ANALISIS**

(...)

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

(...)

4.12. No obstante, el OSITRAN a través del Oficio N° 209-2021-PD-OSITRAN, señaló que en el marco de lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del contrato de concesión, si el Concesionario desea **modificar su plan**, estas deberán ser ventajosas para la operación y beneficio directo al público usuario, debiendo considerar además lo estipulado en el **numeral 5.3. de la cláusula quinta de la adenda 7, la cláusula 5.6.2. 1.literal b) y el Anexo 6 del Contrato de Concesión.**

4.13. En ese sentido, refiere nuevamente que debe considerar **la cláusula 5.6.2.1. literal b) y el Anexo 6 del Contrato de Concesión.**

4.14 Sin embargo, en contraste con lo expuesto, en el marco del desarrollo de las operaciones el aeropuerto, encontramos que el numeral 1.18 de su Anexo 14 del Contrato de Concesión modificado por la Adenda 7, señala que pueda existir conexiones entre terminales, y además que el Concesionario deberá dotar a los terminales el servicio de transporte de personas (...)

4.16 En ese sentido, se aprecia que de acuerdo a la opinión del OSITRAN emitida por el Consejo Directivo, respecto de la conexión de terminales, sería posible la continuidad de las operaciones del terminal (existente) conjuntamente a las operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros (proyectada); asimismo que esta conexión debe hacerse efectiva desde la entrada en operación de la nueva terminal y el Concesionario deberá dotar del servicio de transporte de pasajeros para la conexión de los terminales.

4.17. De esta lectura, se aprecia que, existe cláusulas del contrato que se contraponen para determinar la modalidad de las operaciones del aeropuerto, ya sea a través de una operación única o a través de una operación usando el terminal actual y el terminal proyectado; razón por la cual, es necesario que el OSITRAN en su facultad de interpretar los contratos, brinde una interpretación aclarando las cláusulas expuestas y la aplicación de las mismas (...)

4.19. De lo señalado, se desprende que la DGAC hace referencia a la Conexión de Terminales, dentro de los distintos ambientes o edificios de una única terminal.

---

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

Asimismo, una situación opuesta no prevista en el Contrato de Concesión y que requeriría una modificación contractual, es aquella en la que la “conexión de terminales” permita una conexión entre el Nuevo Terminal de Pasajeros y el terminal existente.

**V. CONCLUSIONES:**

(...)

5.3 *Corresponde manifestar que la interpretación del MTC al respecto es que, a partir de la lectura concatenada del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula quinta, el numeral 1.18 y el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión claramente se evidencia que existen contradicciones respecto de la modalidad cómo se puede operar el aeropuerto en tiempo; es decir, únicamente la Nueva Terminal de Pasajeros, o en su defecto conjuntamente con la terminal existente.*

(...)

5.6. *Finalmente, se ha elaborado el presente documento con el objeto de trasladar el pedido de interpretación contractual de la DGAC, (...).*

[Subrayado nuestro]

En atención a dicha solicitud de interpretación, la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) de OSITRAN, elevaron a la Gerencia General de dicha Entidad, el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2022, a efectos de que sea puesto a consideración del Consejo Directivo del Regulador. En el referido informe, las mencionadas Gerencias concluyen que: *“en virtud de las actuaciones de la DGAC del MTC, en su condición de autoridad competente, en torno a las modificaciones del PDA, presentadas por el Concesionario, para lo cual aplicó las disposiciones contractuales contenidas en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, estas Gerencias consideran que no corresponde recomendar el inicio del procedimiento de interpretación contractual”*. En esa línea, el sentido del Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN emitido por la GSF y GAJ de OSITRAN es que, de las actuaciones de la DGAC, se advierte claridad en la aplicación del Contrato de Concesión, en la medida que dicha dirección ha señalado que la ejecución de la mejora obligatoria del Nuevo Terminal de Pasajeros corresponde a un Terminal Único.

Cabe precisar que, las actuaciones a las que hace referencia el Regulador, corresponden al Informe N° 468-2021-MTC/12.08 y a la Resolución Directoral N° 637-2021-MTC/12, en los cuales la DGAC señala que de la evaluación efectuada al PDA 2021 presentado por el Concesionario y al Contrato de Concesión, se advierte que se deberá trabajar bajo el concepto de un terminal único y que cuando el Contrato señala “conexión entre terminales” se está refiriendo a la conexión que debe existir entre los distintos extremos de un terminal en forma de “H”, o en su caso “Y”, que conecten la parte nacional con la internacional del aeropuerto.

Ahora bien, luego de emitido el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN, con fecha 23 de febrero de 2022, la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN mediante Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN, comunica a la Gerencia General que es necesario solicitar a la GAJ y la GSF de OSITRAN, la ampliación de los fundamentos que motivaron la opinión contenida en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN, formulando adicionalmente consultas. Es así que, el 23 de febrero de 2022, la Gerencia General mediante Memorando Circular N° 00030-2022-GG-OSITRAN, traslada a la GAJ y la GSF, el referido Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN para su atención, indicando que ello deberá realizarse hasta el 28 de febrero de 2022.

Estando a ello, el 28 de febrero de 2022, la GAJ y la GSF de OSITRAN elevaron a la Gerencia General, el Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN a efectos que sea puesto a consideración del Consejo Directivo del Regulador. En el referido informe, las mencionadas Gerencias mantuvieron la posición en el entendido que el Nuevo Terminal de Pasajeros corresponde a un Terminal Único y ampliaron los argumentos de sustento señalados en el Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN, conforme a lo siguiente:

**“III. Análisis**

(...)

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

(...)

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

73. En ese sentido, podemos observar que el Plan Maestro, así como el PDA han sido elaborados y aprobados en estricta observancia de lo previsto en el Anexo 6, respecto de la operación **del Nuevo Terminal**, por lo que resulta válido sostener que es el Anexo 6 el marco sobre el cual los referidos planes deben ser elaborados y/o actualizados.

(...)

84. Por lo tanto, **conforme la Adenda 7, el Concesionario debe construir el Nuevo Terminal con capacidad requerida que permita cumplir el nivel de servicio Óptimo de IATA para la demanda proyectada en cada horizonte de planificación, no habiéndose contemplado en la Adenda 7 que el déficit de capacidad del Nuevo Terminal pueda ser absorbido por el antiguo terminal.**

**5. Conclusiones**

(...)

ii) (...)

5. El RTM conexión de terminales, aplica en la etapa de operación y en caso de que, en algún momento de la Concesión se presentara la necesidad de trasladar personas entre las terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto, corresponderá al Concesionario la obligación de proporcionar el medio de transporte requerido, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, **el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han sido allí expuestos.**

5. **El RTM no constituye la disposición contractual que regula el alcance de las Mejoras a las que se encuentra el Concesionario obligado a implementar, aspecto que se encuentra regulado en los numerales 5.6.2.1, 5.7, Anexo 6 y Adenda 7 del Contrato de Concesión.**

5. Por lo tanto, considerando que el RTM 1.18 “Conexión de Terminales” constituye un RTM cuya aplicación corresponde verificar en la etapa de operación, no es posible que este represente la disposición contractual que defina el alcance condiciones en las que se implementarán las Mejoras Obligatorias, aspecto que el Contrato de Concesión ha contemplado de manera específica en las cláusulas contractuales antes señaladas en el literal d).

iv. (...)

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

[énfasis y subrayado añadido]

Habiéndose emitido el Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN, el 02 de marzo de 2022, mediante Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN solicitó, por segunda vez, que la GAJ y la GSF procedan con absolver determinadas consultas

relacionadas con la opinión emitida mediante Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN, las cuales debían ser atendidas en el transcurso del mismo día, 02 de marzo de 2022. En respuesta, mediante Memorando Conjunto N° 0013-2022-MC-OSITRAN (GAJ-GSF), la GAJ y GSF absolvieron las consultas formuladas respecto al contenido del Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN, manteniendo la lectura del Contrato de Concesión expuesta en los Informes Conjuntos N° 0015 y 0016-2022-IC-OSITRAN.

El 04 de marzo de 2022, la Presidencia Ejecutiva remitió un correo electrónico<sup>2</sup> a la GAJ y GSF en relación a la absolución de consultas realizadas mediante Memorando Conjunto N° 0013-2022-MC-OSITRAN, señalando que parte de las consultas formuladas mediante Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN, no habían sido atendidas. En respuesta, las referidas Gerencias emitieron el Memorando Conjunto N° 00014-2022-MC-OSITRAN (GAJ-GSF) de fecha 04 de marzo de 2022, en el que responden el correo electrónico de la Presidencia Ejecutiva y mantienen la posición analizada en los Informes Conjuntos N° 0015 y 0016-2022-IC-OSITRAN.

El 07 de marzo de 2022, se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria del Consejo Directivo de OSITRAN N° 760-2022-CD-OSITRAN, la cual tenía como único punto de atención, la evaluación del inicio del procedimiento de interpretación del Contrato de Concesión. Como producto de dicha sesión, los miembros del referido órgano colegiado suscribieron el Acta N° 760-2022-CD-OSITRAN. En relación a los actuados durante la referida sesión, se advierte lo siguiente:

- La sesión se mantuvo abierta desde el 07 de marzo hasta el 13 de marzo de 2022.
- Luego de la exposición del Informe Conjunto N° 016-2022-IC-OSITRAN por parte de la GAJ y GSF de OSITRAN, los miembros del Consejo Directivo solicitaron a las Gerencias, se sirvan emitir un nuevo documento donde se complemente el informe con la absolución de las tres (03) consultas a las que hace referencia la DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.
- El 08 de marzo de 2022, la GAJ y la GSF elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN a través del cual, en el marco del requerimiento realizado por el Consejo Directivo, ampliaron argumentos y se reafirmaron en lo señalado en el Informe Conjunto N° 016-2022-IC-OSITRAN, en el sentido que, el Nuevo Terminal de Pasajeros corresponde a un Terminal Único, incluyendo la absolución de las tres (03) consultas a las que hace referencia la DGPPT del MTC en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, adjunto al Oficio N° 0760-2022-MTC/19.

A continuación, se cita un extracto del Informe:

### **“III. Análisis**

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

(...)

82. En ese sentido, podemos observar que el Plan Maestro, así como el PDA han sido elaborados y aprobados en estricta observancia de lo previsto en el Anexo 6, respecto de la operación del Nuevo Terminal, por lo que resulta válido sostener que es el Anexo 6 el marco sobre el cual los referidos planes deben ser elaborados y/o actualizados.

### **IV. Conclusiones**

<sup>2</sup> Tal como se señala en los Informes Conjuntos N°s 0019-2022-IC-OSITRAN y 0022-2022-IC-OSITRAN.

(...)

ii) (...)

5. El RTM conexión de terminales, aplica en la etapa de operación y en caso de que, en algún momento de la Concesión se presentara la necesidad de trasladar personas entre las terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto, corresponderá al Concesionario la obligación de proporcionar el medio de transporte requerido, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, **el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han sido allí expuestos.**
5. El RTM no constituye la disposición contractual que regula el alcance de las Mejoras a las que se encuentra el Concesionario obligado a implementar, aspecto que se encuentra regulado en los numerales 5.6.2.1, 5.7, Anexo 6 y Adenda 7 del Contrato de Concesión.

5. Por lo tanto, considerando que el RTM 1.18 “Conexión de Terminales” constituye un RTM cuya aplicación corresponde verificar en la etapa de operación, no es posible que este represente la disposición contractual que defina el alcance condiciones en las que se implementarán las Mejoras Obligatorias, aspecto que el Contrato de Concesión ha contemplado de manera específica en las cláusulas contractuales antes señaladas en el literal d).

iv. (...)

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

[énfasis añadido]

- Sin perjuicio de ello, la Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN, mediante correo electrónico del 09 de marzo de 2022, alcanzó a los miembros del Consejo Directivo su opinión en torno a la primera consulta del MTC. Dicha opinión fue comunicada formalmente a la GSF y a GAJ, mediante Memorando N° 026-2022-PD-OSITRAN de fecha 09 de marzo de 2022, donde se indica que se copia a las Gerencias “a efectos de que proceda a completar o corregir algún aspecto que considere relevante con relación al documento adjunto”.
- El 09 de marzo de 2022, continuó la Sesión Extraordinaria de Consejo Directivo N° 760-2022-CD-OSITRAN, en la cual se menciona que los miembros del Consejo Directivo solicitaron a la GAJ, la absolución de observaciones de carácter jurídico formuladas por éste como consecuencia de la evaluación del Informe N° 0019-2022-IC-OSITRAN (el Acta no detalla las observaciones). Dicho encargo fue atendido mediante Ayuda Memoria presentada por la GAJ en la cual señalan “(...) más allá de que la propuesta de construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros haya sido o no un hecho determinante en la entrega de la Concesión, lo cierto es que, a la fecha, en virtud de la Adenda 7, dicha mejora es de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario”.
- Luego, mediante correo electrónico del 10 de marzo de 2022, la Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN, remitió a la GAJ sus comentarios respecto a la Ayuda Memoria presentada, documento que fue remitido formalmente mediante Memorando N° 027-2022-PD-OSITRAN de fecha 10 de marzo de 2022, “a efectos de que proceda a completar o corregir algún aspecto que considere relevante con relación al documento adjunto”.
- Habiéndose reanudado la sesión el día 10 de marzo de 2022, los Directores del Consejo Directivo “encargaron a la GAJ que, en coordinación con la GSF, procedan a elaborar un nuevo Informe Conjunto que recoja las razones expuestas por los miembros del Consejo Directivo” (el Acta no detalla las razones), concluyendo que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación

del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y que, en ese escenario no resultaba necesario dar respuesta a las consultas efectuadas por la DGPPT del MTC, según consta en el Acta N° 760-2022-CD-OSITRAN.

- El 11 de marzo de 2022, mediante Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN, la Presidencia del Consejo Directivo remitió a la GAJ y a la GSF “*las instrucciones proporcionadas por el Consejo Directivo con el propósito que sean incorporadas en el nuevo documento*”. Estando a ello, el 11 de marzo de 2022, las referidas Gerencias emiten el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN, sin contar con el visto de sus respectivas Jefaturas, el cual fue aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN. Dicho informe, contrariamente a la posición analizada y sustentada en los Informes N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN, no hace mención -entre otros- a que la “Conexión entre Terminales” tiene como finalidad establecer la obligación de implementar servicios de transporte de personas que les permita desplazarse entre un terminal nacional y otro internacional, en el marco del diseño del nuevo terminal, el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal. Por el contrario, el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN señala que la “conexión entre terminales” debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera dos o más terminales, recomendando finalmente, que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho Acuerdo fue notificado al MTC y al Concesionario. A continuación, se cita un extracto del Informe:

**“D. Sobre la necesidad de interpretación contractual:**

(...)

51. Al respecto, teniendo en cuenta que los Informes Conjuntos N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N° 0016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) y N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) no fueron aprobados por el Consejo Directivo del Ositran y atendiendo a la instrucción dada por dicho Consejo en su Sesión Extraordinaria N° 760-2022-CD-OSITRAN, ratificada con el Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN de la referencia d), se procede con señalar lo siguiente:

(...)

53. De la revisión de la presente disposición contractual, se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el **Anexo 6**, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, el cual contiene el Plan Maestro Conceptual del AIJCH que fue presentado en el Proceso de Licitación Especial, con relación a la expansión del aeropuerto, el cual comprende la construcción y operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, Segunda Pista de aterrizaje y elementos conexos), y los **planes maestros de desarrollo aeroportuario, así como sus actualizaciones** que se encuentran previstas en las disposiciones del proceso de Licitación Especial y en el mismo texto de la Adenda 7 del Contrato de Concesión.

(...)

**5. CONCLUSIONES:**

68. Con relación al numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, este contiene las siguientes tres disposiciones:

(...)

**Tercer párrafo:** Faculta al Concesionario para que, en cualquier momento durante la fase de ejecución contractual, pueda proponer modificaciones al plan maestro, siempre que éstas resulten ventajosas para la operación del aeropuerto y repercuta positivamente en los usuarios, aspecto que deberá ser verificado por el Concedente para aprobar dicha modificación. Siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato, considerando además que los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las Leyes Aplicables. Cabe indicar que, en el marco de este párrafo, las modificaciones al plan se deberán realizar observando el marco legal y contractual para la modificación de los Planes Maestros.

69. Con relación al numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión se advierte que éste es un RTM de operación, relacionado con las “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros” conteniendo una sección denominada “Conexiones entre terminales” que, conforme a la literalidad de su redacción, debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera dos o más terminales. (...)

[énfasis y subrayado nuestro]

En relación a los hechos indicados, se evidencia que la GAJ y la GSF de OSITRAN, mediante los Informes Conjuntos N°s 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN, sustentaron en aplicación de diversas cláusulas del Contrato de Concesión y a la actuación de las partes, que el Concesionario está obligado a ejecutar un único terminal, los cuales no fueron aprobados por el Consejo Directivo. Sin embargo, posteriormente, las mismas Gerencias suscribieron el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN que fue aprobado por Consejo Directivo, en el cual manifiestan una posición distinta, sin el sustento que desvirtúe lo analizado previamente.

Cabe mencionar que, la suscripción de los informes se efectuó conforme a lo siguiente:

- **Informe N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN:** Suscrito por los Gerentes de Asesoría Jurídica, y de Fiscalización y Supervisión, con los vistos buenos de: Jefe de Asuntos Jurídico Contractuales, Jefe de Contratos Aeroportuarios, así como de especialistas de ambas Jefaturas.
- **Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN:** Suscrito por los Gerentes de Asesoría Jurídica y Gerente de Fiscalización y Supervisión, sin contar con los vistos buenos<sup>3</sup> de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales, ni de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, tampoco de los especialistas que laboran en dichas unidades orgánicas.

A continuación, se detallan los aspectos evaluados y las diferencias entre ambas posturas:

---

<sup>3</sup> Los artículos 19 y 20 del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias, establecen que la Jefatura de Asuntos Jurídicos Contractuales, que pertenece a la Gerencia de Asesoría Jurídica, tiene entre sus funciones “evaluar los aspectos de interpretación de los títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación”. Asimismo, los artículos 55 y 56 de dicho cuerpo normativo, también establecen que la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, que pertenece a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, tiene entre sus funciones “coordinar y proponer la opinión respecto de (...) la interpretación de las cláusulas de los contratos en el marco de su competencia”.

**Cuadro N° 1**  
**Diferencias entre las posturas de los Informes Conjuntos elaborados por GSF y GAJ**

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
B	Disposiciones contractuales objeto de evaluación	<p>Se hace mención a que, sin perjuicio de las cláusulas a evaluar, es necesario analizar el Anexo 6 del Contrato de Concesión, conforme se observa en el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN citado a continuación:</p> <p>“35. Sin perjuicio de lo anterior, tal como se podrá apreciar en el desarrollo de la Sección D del presente documento, es necesario incluir en el análisis del Informe lo señalado por el Anexo 6 del Contrato de Concesión:</p> <p><b>2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones</b> El número de áreas de estacionamiento de aeronaves se determina de acuerdo con el concepto general del Terminal. Dado que el Consorcio ha desarrollado un concepto de terminal único (Un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente de la Concesión, un número determinado de áreas de estacionamiento con puentes de contacto pueden destinarse para que operen como puertas de embarque de doble uso (“swing gate”) Terminal de Pasajeros.- En el centro del desarrollo de la nueva zona central se encontrará un nuevo terminal de pasajeros. En esta fase, <u>todas las operaciones de pasajeros se reubicarán a la nueva ubicación.</u></p> <p><b>2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros</b> (...) 2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros Una vez que las <u>operaciones del terminal de pasajeros sean reubicadas de la ubicación actual a una nueva zona al oeste de la pista de aterrizaje actual, el antiguo terminal será reacondicionado como un centro comercial regional. La principal razón para desplazar todas las operaciones, nacionales e internacionales, al nuevo terminal es evitar operaciones divididas en dos terminales. Al integrar las operaciones se minimizará la confusión, se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros, las aerolíneas podrán gozar de las ventajas de trabajar bajo un mismo techo y el aeropuerto y personal de las aerolíneas tendrán un desempeño más eficiente. (...)</u>”</p> <p>En relación a este aspecto, el numeral 52 del referido Informe también señala que si bien el alcance del Anexo 6 no ha sido objeto del pedido de interpretación del Concedente, su incidencia ha sido destacada en el Informe N° 0281-2022-MTC/19.02, en tanto que la DGPPT del MTC se apoya en lo señalado en dicho anexo para precisar que los Planes Maestros aprobados en el 2003, 2008 y el PDA del 2018 (vigente) fueron aprobados considerando las características propuestas por el Concesionario en el Plan Maestro Conceptual (Propuesta Técnica), a través del cual se propuso un Edificio de Terminal de Pasajeros que concentraría las operaciones en un solo terminal.</p>	<p>No se analiza el Anexo 6 del Contrato de Concesión, que incluye el numeral 2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones y el numeral 2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros. Tampoco se indica porque el análisis de dichas cláusulas contractuales no resulta necesario o relevante, aun cuando contiene la Propuesta del Concesionario.</p>
D	• Respecto del literal b) del	<p>En el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN se señala que de la simple revisión se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el Anexo 6,</p>	<p>El Informe señala que las mejoras obligatorias son las previstas en el Anexo 6 y en los planes maestros de desarrollo, así como en sus actualizaciones</p>

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
	<p><b>numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5</b></p>	<p>con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los planes maestros de desarrollo aeroportuario, así como sus actualizaciones. Así, señala:</p> <p><i>“55. De manera general, de la simple revisión de la presente disposición contractual, se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el Anexo 6, (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, que fue presentado como Plan Maestro Conceptual en el Proceso de Licitación Especial), con relación a la construcción y operación de la nueva terminal de pasajeros, y los planes maestros de desarrollo aeroportuario, así como sus actualizaciones”.</i></p> <p>Asimismo, atendiendo a que la cláusula bajo análisis fue modificada por Adenda N° 7, el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN hace una evaluación de los siguientes aspectos:</p> <p><b>a. Mejoras obligatorias</b>, en torno a lo cual precisa que el Nuevo Terminal de Pasajeros paso de ser una mejora eventual a una obligatoria, la misma que debía implementarse conforme a los términos de la Adenda N° 7:</p> <p><i>“62. (...) considerando las evidentes restricciones de capacidad que presentaba el AIJCh, las Partes acordaron que la mejora para la construcción del Nuevo Terminal pasara de ser una mejora eventual a una mejora obligatoria. Es decir, mediante Adenda 7 las Partes convinieron que la construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal ya no se encontraría condicionada a las proyecciones de tráfico, sino que debería implementarse de manera obligatoria en los términos establecidos en la citada Adenda”.</i></p> <p><b>b. Asignación de riesgos del Contrato de Concesión</b>, al respecto, señala que se debe tener en cuenta que en tanto estamos ante una concesión autofinanciada los riesgos de demanda y financiamiento son del Concesionario y el riesgo de expropiación de terrenos es del Concedente; asimismo, que una eventual reasignación de riesgos podría afectar el equilibrio económico financiero del Contrato, dado que el Estado ya compensó al Concesionario por el riesgo de entrega de terrenos y corresponde al Concesionario asumir el riesgo de demanda y financiamiento para la ejecución de las mejoras correspondientes al Nuevo Terminal.</p> <p><i>“64. Es importante entender que la Concesión del AIJCh es una concesión autofinanciada, en donde los riesgos de demanda y de financiamiento han sido asignados al Concesionario y el riesgo de expropiación de terrenos destinados para la expansión del AIJCh al Concedente. Cabe precisar que, una eventual modificación o reasignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión podría alterar el equilibrio económico financiero del contrato, debido a que ya se compensó al Concesionario por el riesgo de entrega de terrenos y liberación de interferencias al Concesionario en mérito de la suscripción de la Adenda 7.</i></p>	<p>que se encuentran previstas en las disposiciones del Proceso de Licitaciones Especial y en el texto de la Adenda 7, conforme a lo siguiente:</p> <p><i>“53. De la revisión de la presente disposición contractual se advierte con claridad que las mejoras obligatorias a las que se refiere el literal b) de la cláusula 5.6.2.1 son aquellas que prevea el Anexo 6 (el cual comprende el Sobre 2 – Propuesta Técnica del Concesionario, el cual contiene el Plan Maestro Conceptual del AIJCh que fue presentado en el Proceso de Licitación Especial, con relación a la expansión del aeropuerto, el cual comprende la construcción y operación del Nuevo Terminal de Pasajeros, Segunda Pista de aterrizaje y elementos conexos) y los planes maestros de desarrollo aeroportuario, así como sus actualizaciones que se encuentran previstas en las disposiciones del Proceso de Licitación Especial y en el mismo texto de la Adenda 7 del Contrato de Concesión.</i></p> <p>De la revisión del Informe, se advierte que no se han evaluado los aspectos considerados en el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN, vinculados a la Adenda N°7 del Contrato de Concesión, en torno a: Mejoras Obligatorias, Asignación de Riesgos y una posible reasignación de los mismos -con la consecuente afectación al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión-, la Suspensión de Fuerza Mayor efectuada en el marco del COVID-19, los Niveles de Servicio IATA, entre otros. Asimismo, tampoco se indica las razones por la que la evaluación de estos aspectos no es considerada relevante.</p>

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
		<p>65. A través de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, el Concedente asumió el riesgo de la entrega de terrenos al Concesionario para la ampliación del AIJCh debidamente saneados y la liberación de las interferencias señaladas en el numeral 5.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión. Mientras que el Concesionario, por la naturaleza del Contrato de Concesión (autofinanciada), asumía el riesgo de demanda y de financiamiento para la ejecución de las mejoras correspondientes al Nuevo Terminal”.</p> <p><b>c. Suspensión de obligaciones por Fuerza Mayor debido al COVID-19</b>, en torno a este punto, señaló que el Concedente otorgó la suspensión de obligaciones por 98 días al Concesionario, identificando de manera clara las cláusulas aplicables (5.23., Anexo 6 y Anexo 7) en cuanto a Mejoras Obligatorias (Segunda Pista y Nuevo Terminal de Pasajeros), siendo dicho entendimiento compartido con el Concesionario. Asimismo, precisó que el Concedente ya compensó al Concesionario por los impactos de la COVID-19.</p> <p>“69. Cabe resaltar que, el mismo LAP detalla cuáles son las cláusulas que regulan la implementación de las mejoras segunda pista y Nuevo Terminal, siendo estas: numeral 5.23 de la Cláusula 521, Anexo 6 y Adenda 7, las cuales son coherentes con lo aprobado en el PDA, y también con la solicitud de actualización del PDA. (...)”</p> <p>71. En el marco de lo solicitado por LAP, través del Oficio N° 4622-2020-MTC/19 e Informe N° 1587-2020-MTC/19.02 el Concedente otorgó la suspensión de obligaciones de distintos aspectos, en donde, <b><u>con relación a las mejoras obligatorias relacionadas con la Segunda Pista y Nuevo Terminal de Pasajeros, identificó de manera clara las cláusulas que aplicaban al respecto</u></b> (...)”</p> <p>73. Como se puede apreciar, el Concedente señala que, como se eliminó el anexo 19, el mismo que definía criterios para el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria, y se fijó un plazo para la entrega para la construcción del nuevo terminal en base a lo estipulado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, la ampliación de plazo para la construcción y puesta en operación, tanto de la segunda pista como la del segundo terminal se incrementará en 98 días, siendo los nuevos plazos los siguientes: Segunda Pista para el 30 de enero de 2023 y Nuevo Terminal para el 30 de enero de 2025, ambas mejoras obligatorias conforme Adenda 7.</p> <p>74. Por otro lado, con relación con el pedido de compensación de LAP por Fuerza Mayor(...) el Concedente compensó al Concesionario por los impactos COVID-19, los cuales se vieron plasmados en el “Acta de Acuerdo de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor”.</p> <p><b>d. La incidencia del Anexo 6 y de los Planes Maestros de Desarrollo en la aplicación del literal b) del numeral 5.6.2.1. de la Cláusula 5</b>, al respecto, señala que el Anexo 6 es claro al señalar que la obligación vinculada a la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica la operación bajo</p>	

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
		<p>el concepto de terminal único. Asimismo, indican que los Planes Maestros y el PDA vigentes establecen que la operación del aeropuerto se reubicará del terminal actual al nuevo terminal.</p> <p>“77. Como puede advertirse, el <b>Anexo 6 es claro con señalar que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica que la operación del AIJCh se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único (un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente, estableciéndose que el terminal actual será reacondicionado en un centro comercial.</b></p> <p>78. Así también, lo ha señalado la DGPPT del MTC, la cual emitió el Informe N° 281-2022-MTC/19.02 mediante el cual opinó lo siguiente (...)</p> <p>79. Este entendimiento, también fue señalado por la Dirección General de Concesiones y Transportes del MTC (ahora denominada DGPPT) durante el proceso de negociación de la Adenda 7, en el cual se estableció que la construcción del nuevo terminal constituye una mejora obligatoria (...)</p> <p>81. En ese sentido, se puede encontrar, tanto en el Plan Maestro del 2002, 2005 y el PDA del 2018 (instrumentos vigentes y aprobados por la DGAC del MTC en su condición de autoridad competente), <b>establece que la operación del aeropuerto se reubicará del terminal actual a la nueva terminal de pasajeros, conforme con lo previsto por el Anexo 6 (Propuesta Técnica) del contrato de concesión (...)</b></p> <p>82. En ese sentido, podemos observar que el <b>Plan Maestro, así como el PDA han sido elaborados y aprobados en estricta observancia de lo previsto en el Anexo 6, respecto de la operación del Nuevo Terminal</b>, por lo que resulta válido sostener que es el Anexo 6 el marco sobre el cual los referidos planes deben ser elaborados y/o actualizados. Adicionalmente, todo ello refleja que <b>desde el año 2002 a través de la aprobación del Plan Maestro y sus modificaciones, el Concedente aplicó el Contrato de Concesión sin advertir ambigüedades, identificando que la obligación del Concesionario es la de trasladar todas las operaciones al Nuevo Terminal.</b></p> <p>83. Al respecto, es necesario resaltar que, los Planes Maestros de Desarrollo recogen lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión del AIJCh, que es la obligación del Concesionario es la construcción de un Nuevo Terminal, cuya operación será reubicada del actual terminal al nuevo; es decir, <b>la operación del aeropuerto se realizará a través de un único terminal, y el terminal actual será reacondicionará para ser un centro comercial regional”.</b></p> <p>e. <b>Niveles de Servicio IATA</b>, al respecto, se indica que de acuerdo a la Adenda 7, el Concesionario debe construir el Nuevo Terminal con capacidad que permita cumplir el nivel de servicio Óptimo IATA, no habiéndose contemplado en la Adenda 7 que el déficit de capacidad del Nuevo Terminal pueda ser absorbido por el antiguo terminal.</p>	

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
		<p>“91. <b>Mediante Adenda 7, el Contrato de Concesión fijó como norma la última edición del Manual IATA, el cual contempla tres categorías de niveles de servicio: i) Sobredimensionado, ii) Óptimo y iii) subóptimo, siendo el servicio requerido el Óptimo. (...)</b></p> <p>93. <b>Por lo tanto, conforme la Adenda 7, el Concesionario debe construir el Nuevo Terminal con capacidad requerida que permita cumplir el nivel de servicio Óptimo de IATA para la demanda proyectada en cada horizonte de planificación, no habiéndose contemplado en la Adenda 7 que el déficit de capacidad del Nuevo Terminal pueda ser absorbido por el antiguo terminal”.</b></p>	
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Respecto del Numeral 1.18 del Anexo 14</b></li> </ul>	<p>En relación a este aspecto, el Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN señala que el RTM 1.18 Conexión de Terminales aplica en la etapa de operación y en caso de que, en algún momento se necesitará trasladar personas entre los terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto. Por lo tanto, dicho informe señala que no es posible que este RTM represente la disposición contractual que defina el alcance de las condiciones en las que se implementarán las Mejoras Obligatorias (Nuevo Terminal de Pasajeros), lo cual está contemplado en los numerales 5.6.2.1., 1.57, Anexo 6 y Adenda 7, prescribiendo que se implementará en un terminal único. Lo antes indicado se cita a continuación:</p> <p>“106. <i>Nótese que el primer párrafo introductorio del RTM 1.18 señala que la determinación de la capacidad de operación del aeropuerto se encontrará regulado de manera específica en el RTM 1.337 del citado Anexo, por lo que se evidencia una vez más que, el RTM 1.18 constituye un RTM de operación, es decir, no constituye la disposición que regula la implementación y desarrollo de las mejoras obligatorias que permitan atender la capacidad requerida del AIJCh.</i></p> <p>(...)</p> <p>112. <i>Por lo tanto, como se observa el RTM de “Conexión de Terminales”, también fue un requisito para el periodo inicial, periodo en cual, el AIJCh operó con el terminal de pasajeros existente. 113. Desde su formulación, la denominación “terminales” hacía referencia a “terminal nacional” y “terminal internacional”, los cuales, desde el periodo inicial han coexistido en un único terminal de pasajeros.</i></p> <p>115. <b>Por lo tanto, el citado requisito referido a la conexión entre terminales tiene como finalidad establecer la obligación de implementar servicios de transporte de personas que les permita desplazarse entre un terminal nacional y otro internacional, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han sido allí expuestos.</b></p> <p>116. <i>En este sentido, el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión no constituye la disposición contractual que regula el alcance de las Mejoras a las que se encuentra el Concesionario obligado a implementar en su etapa de planificación, aspecto que, conforme se ha expuesto, se encuentra regulado en los numerales 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y en el Anexo 6 del Contrato de Concesión</i></p>	<p>Sobre el numeral 1.18 del Anexo 14, el informe precisa que éste RTM es de operación y que está relacionado con las “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros” conteniendo una sección denominada “Conexiones entre terminales” que, <b>conforme a la literalidad de su redacción, debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera dos o más terminales</b></p> <p>Así, el Informe señala:  <i>“57. Sobre el numeral 1.18 del Anexo 14, se advierte que éste RTM es de operación y que está relacionado con las “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros” conteniendo una sección denominada “Conexiones entre terminales” que, conforme a la literalidad de su redacción, <b>debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera dos o más terminales”.</b></i></p> <p>Este informe no se pronuncia respecto a si el RTM cambiaría o no el alcance de implementación de las mejoras obligatorias, en particular, el Nuevo Terminal de Pasajeros como terminal único, lo cual había sido evaluado por las mismas Gerencias en el Informe N° 0019-2022-IC-OSITRAN, concluyendo que el RTM no modificaba el alcance de la mejora obligatoria del nuevo terminal de pasajeros como terminal único.</p>

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
		<p>(...)</p> <p>128. Conforme se ha expuesto, lo señalado en el numeral 1.18 del Anexo 14 no se contrapone con lo establecido sobre la operación con un solo Terminal, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 6 y Numeral 1.26 del Anexo 14 – Requisitos Técnicos Mínimos del Contrato de Concesión. Asimismo, es importante señalar que este numeral se refiere a la conexión entre las terminales de pasajeros que pudiera tener el aeropuerto, no a la operación de dos terminales ni a los criterios de implementación de la nueva infraestructura”.</p>	
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respeto del Numeral 1.26 del Anexo 14</li> </ul>	<p>Con relación al numeral 1.26 del Anexo 14, el Informe señala que conforme al marco normativo los PMD deben incluir un estudio de planificación de la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia, en el que se indique su máxima expansión, habiéndose recogido dicho concepto en el contenido y el alcance de los Planes AIJC aprobados en los años 2002, 2005 y 2018 (vigente), los cuales contienen la planificación de la totalidad de las instalaciones del AIJC, incluyendo el Nuevo Terminal de Pasajeros como terminal único.</p> <p>Sobre ello, el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN precisa:</p> <p>“132. El tercer párrafo de la citada disposición contractual, señala que, <b>el Concesionario se encuentra facultado para que, en cualquier momento durante la fase de ejecución contractual, pueda proponer modificaciones al plan maestro, siempre que éstas resulten ventajosas para la operación del aeropuerto y repercuta positivamente en los usuarios. No obstante, es necesario mencionar que también es de aplicación la segunda premisa comprendida en el mismo tercer párrafo, la misma que está relacionada con los estándares básicos y requisitos técnicos mínimos, conforme lo estipulado en el numeral 5.10 de la Cláusula 5 y las normas OAC.</b></p> <p>(...)</p> <p>134. De otro lado, con relación al alcance del segundo párrafo del 1.26, el cual señala que “Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda”, cabe indicar que, <b>de acuerdo con el marco normativo, los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia y asimismo debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión.</b></p> <p>135. Este concepto ha sido recogido en el contenido y alcance de los Planes del AIJCh aprobado en los años 2002 (basado en el Plan Maestro Conceptual de Desarrollo presentado en la Propuesta Técnica de LAP, tomando en cuenta lo establecido para el Período Inicial en el numeral 1.26 del Anexo 14), 2005 y 2018, los cuales contienen la planificación de la totalidad de las instalaciones del AIJCh”.</p>	<p>Con relación al numeral 1.26 del Anexo 14, el Informe señala que dicha cláusula contiene disposiciones contractuales relacionadas a tres aspectos, precisando principalmente que el Concesionario puede en cualquier momento durante la fase de ejecución contractual proponer modificaciones al plan maestro, siempre que éstas resulten ventajosas, para lo cual debe tener en cuenta el marco legal. Al respecto, el informe señala:</p> <p>“Primer párrafo: La actualización automática del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario a partir de la aprobación de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto, denominado Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA). Con relación al PDA, la DGAC del MTC, mediante la Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 de fecha 06 de noviembre 2018, aprobó el PDA correspondiente a la expansión del AIJCh, el cual contiene el diseño conceptual correspondiente y el mismo que actualizó el Plan Maestro del AIJCh (Versión 2005), en el marco de la Adenda 7 del Contrato de Concesión del AIJCh, el cual a la fecha se encuentra vigente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Segundo párrafo: prescribe que la presentación de la actualización del plan maestro del aeropuerto tendrá ocasión luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria. Agrega que, para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.</li> <li>▪ Tercer párrafo: <b>el Concesionario se encuentra facultado para que, en cualquier momento durante la fase de ejecución contractual, pueda proponer modificaciones al plan maestro, siempre que éstas resulten ventajosas para la operación del aeropuerto y repercuta positivamente en los usuarios, aspecto que deberá ser verificado por el Concedente en el ámbito de sus competencias para efectos de aprobar dicha modificación. Será de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la</b></li> </ul>

N°	Aspectos Evaluados	Informes Conjuntos N°s 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN (No aprobados por Consejo Directivo)	Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (Aprobado por Consejo Directivo)
		<p>En relación a lo indicado, además, en el pie de página 44 del Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN se señaló lo siguiente:</p> <p><i>“Cabe señalar, que con Oficios N° 1798-2018-GSF-OSITRAN y N° 6374-2018-GSF-OSITRAN, OSITRAN opinó sobre el Plan de Desarrollo Aeroportuario, el cual contiene el diseño conceptual de la expansión del AIJCh (segunda pista y nuevo terminal), en el marco de lo establecido en la cláusula 5.6.2.1 literal a) y primer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. Esta particularidad de actualizar el Plan Maestro de manera automática, en base al diseño conceptual de la expansión del AIJCh ya se ejecutó, conforme el primer párrafo del citado numeral 1.26, es decir, <b>ya no existe marco contractual para que OSITRAN opine nuevamente sobre una modificación del Plan Maestro de Desarrollo</b>”.</i></p>	<p>Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, considerando además que los planes deberán ser preparados necesariamente de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las Leyes Aplicables.</p> <p>Al respecto, <b>consideramos pertinente indicar que, en el marco de este párrafo, las modificaciones al plan se deberán realizar observando las disposiciones y obligaciones previstas tanto en el marco legal y contractual para la modificación de los Planes Maestros, no dando lugar por su claridad a un procedimiento de interpretación”.</b></p> <p>En el Informe no se analiza lo señalado por GSF y GAJ con anterioridad respecto a que no existiría marco contractual para que OSITRAN emita opinión en torno a una nueva solicitud de actualización del PDA que comprenda el diseño conceptual del aeropuerto, lo cual reviste especial importancia en la medida que el Informe aprobado por Consejo Directivo señala que el Concesionario se encuentra habilitado para proponer modificaciones a dicho Plan respecto de la mejora obligatoria vinculada al Nuevo Terminal de Pasajeros.</p>
E	Respecto a la actualización del Diseño Conceptual del Nuevo Terminal de pasajeros del AIJCh	<p>El Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN señala que en el marco del procedimiento establecido en el literal a) del numeral 5.6.2.1. de la Cláusula 5, el Regulador ya ha emitido opinión respecto del diseño conceptual del nuevo terminal (mejora obligatoria), no estableciéndose en el citado numeral un procedimiento para que este diseño conceptual sea actualizado, precisando que dicho diseño se aprobó conforme a lo señalado en el Anexo 6, es decir, considerando la operación en un terminal único. Al respecto, el Informe precisa:</p> <p><i>“144. Asimismo, en el marco del procedimiento establecido en el tercer párrafo del literal a) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión, con Oficio N° 1798-2018-JCA-GSF-OSITRAN este Organismo Regulador emitió opinión respecto de los documentos de diseño conceptual de la segunda pista de aterrizaje, <b>opinión que también incluyó el diseño conceptual del nuevo terminal, no estableciéndose en el citado numeral un procedimiento para que este diseño conceptual sea actualizado.</b></i></p> <p><i>145. Cabe señalar que, el diseño conceptual al que se hace referencia en el Informe N° 0323-2018-JCA-GSF-OSITRAN y Cartas C-LAP-ADP-2018-0001 y C-LAP-ADP-2017-0045 <b>se definió sobre la base del Anexo 6, el cual incluye la construcción de una segunda pista y un nuevo terminal en el que se centralizarán todas las operaciones, el cual debe servir de insumo para que la empresa EPC plantee un diseño definitivo y modifique aspectos propios constructivos</b>”.</i></p>	<p>El Informe no analiza ni se pronuncia sobre lo indicado por la GSF y GAJ en el Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN, en torno a que OSITRAN ya opinó sobre el diseño conceptual, el cual incluyó el diseño del nuevo terminal como terminal único en aplicación del Anexo 6 del Contrato de Concesión, y tampoco se ha evaluado que no existiría un procedimiento para la actualización del diseño conceptual aprobado previamente por DGAC.</p>

<p><b>Absolución de Consultas.<sup>4</sup></b>  <b>PRIMERA CONSULTA</b>  <b>(Numeral 4.2 del Informe N° 0281-2022-MTC/19.02)</b></p>	<p>El "Anexo único" al Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN señala que mediante la suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, las Partes convinieron la obligatoriedad de contar con un Nuevo Terminal de Pasajeros y la Segunda Pista de Aterrizaje, modificándose el numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, a fin de reconocer la importancia de la ejecución de las mejoras obligatorias considerando el Anexo 6 del Contrato de Concesión.</p> <p>(5) Al respecto, GAJ y GSF realizan un análisis sobre el alcance del tercer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14, sobre la base de dos (2) escenarios) <b>Cuando las mejoras obligatorias (2018-2025) se encuentran en ejecución:</b> Para este escenario, se señala que, habiéndose definido las mejoras obligatorias conforme a los literales a) y b) del numeral 5.6.2.1, y teniendo un Plan de Desarrollo Aeroportuario (PDA) aprobado por la autoridad competente, <u>no es posible modificar la Mejora Obligatoria del Nuevo y Único Terminal de Pasajeros por una operación con dos terminales, dado que esta se viene ejecutando conforme al Anexo 6 del Contrato de Concesión, la Adenda 7 y como parte de un PDA vigente aprobado por la autoridad competente.</u></p> <p><b>(ii) cuando se concluyan las mejoras obligatorias (2025):</b> Para este escenario, se señala que, en aplicación del segundo párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14, para futuras actualizaciones del Plan Maestro de Desarrollo, deberán considerarse -entre otras- las mejoras contenidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, pendientes de ejecución, así como la necesidad de ampliación de la infraestructura ejecutada en función de las proyecciones de tráfico de pasajeros, operaciones y carga.</p> <p>Asimismo, se señala que la posibilidad de modificar el Plan Maestro de Desarrollo en cualquier momento de la Concesión, podrá ser autorizada por el Concedente, siempre y cuando no modifique la condición de operación del Aeropuerto, es decir, operar con un terminal único. Al respecto, se cita</p> <p>"(...)  <i>Con relación al tercer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 que regula la posibilidad de modificar el Plan Maestro de Desarrollo en cualquier momento de la concesión, conforme a lo expuesto precedentemente, esta podrá ser autorizada por el Concedente, siempre y cuando no modifique la condición de operación del Aeropuerto con un terminal único, en tanto que esta se ha considerado como una mejora obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta dispone que debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6, plazo que fue ampliado en 98 días como parte de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor a causa de la pandemia COVID 19. (...)</i>"  <i>[Subrayado nuestro]</i></p>	<p>El Informe no analiza lo señalado en el Anexo único del Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN respecto a las consultas realizadas por el MTC referidas a si el Contrato permite la operación de más de un terminal, la cantidad de mejoras obligatorias y la posibilidad de modificar la mejora obligatoria del terminal de pasajeros, a través de la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario que contiene al expediente de diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dicho informe tampoco analiza los escenarios contemplados en el tercer párrafo del numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, referidos a cuando las mejoras obligatorias se encuentren en ejecución y cuando estas hayan concluido.</p> <p>Cabe indicar que, el Informe aprobado por Consejo Directivo no tiene anexos adicionales que lo complementen; sin perjuicio de ello, se ha verificado que el Memorando N° 026-2022-PD-OSITRAN menciona las consultas formuladas por el MTC, las cuales se resumen en el Apéndice 2.</p>
--	--	---

<sup>4</sup> "Anexo Único" que forma parte del Informe Conjunto N° 019-2022-IC-OSITRAN.

		<p>En relación a lo expuesto por la Presidencia mediante Memorando N° 026-2022-PD- OSITRAN, la GAJ mediante Matriz de Comentarios adjunta al Memorando Circular N° 003-2022-GAJ-OSITRAN, que modificar las condiciones de cumplimiento de la Mejora Obligatoria en el Único Terminal implica la modificación de lo prevista en la Adenda N° 7, lo cual no puede efectuarse sin seguir el procedimiento correspondiente, sobre ello, precisan:</p> <p><i>“De otro lado, en el marco de la misma Adenda 7, se modificó el numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, precisándose en su literal b) lo siguiente: El Concesionario está obligado a: Construir las Mejoras que en su caso establezca el Anexo 6 y el Plan Maestro y sus actualizaciones. En ese sentido, es, nuevamente, a través de la Adenda 7 que se indica que las mejoras que deberá realizar el Concesionario son las que establezca, entre otros, el Anexo 6.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><b><u>Bajo el sustento expuesto, <i>modificar las condiciones de cumplimiento de la mejora obligatoria consistente en un Único Terminal de Pasajeros que concentre las operaciones en el plazo establecido, a través de la actualización del PDA, podría implicar una modificación de la obligación contenida en la Adenda N° 7, la cual no se podría realizar sin seguir el procedimiento legalmente previsto</i>”.</u></b></p>	
	<p><b><u>Absolución de Consultas. SEGUNDA CONSULTA</u></b>  <b>Numeral 4.33 del Informe N°0281-2022-MTC/19.02</b></p>	<p>El “Anexo único” al Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN señala que el término “Mejora Obligatoria”, debe entenderse a todo el conjunto de mejoras obligatorias contenidas en el PDA vigente (2018) y de las que se encuentran en ejecución, toda vez que el Plan Maestro de Desarrollo incluye la planificación de la totalidad del Aeropuerto.</p>	
	<p><b><u>Absolución de Consultas. TERCERA CONSULTA</u></b>  <b>Numeral 4.39 del Informe N°0281-2022-MTC/19.02</b></p>	<p>El “Anexo único” al Informe N° 019-2022-IC-OSITRAN señala que el Plan Maestro de Desarrollo vigente fue actualizado con el expediente de diseño conceptual (denominado PDA), el cual se encuentra en ejecución, por lo que cualquier modificación del plan maestro que repercute en la mejora obligatoria debería darse respecto de ajustes de sus componentes a nivel de diseño, de flujo y procesos aeroportuarios, es decir, la modificación no podría ser a la mejora obligatoria (Nuevo Terminal de Pasajeros), sino a sus componentes, tal como se muestra a continuación:</p> <p><i>“(…) Al respecto, conforme se ha señalado en la respuesta a la Consulta N°1, se debe reiterar que de acuerdo con el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Plan Maestro de Desarrollo vigente fue automáticamente actualizado con el expediente de diseño conceptual (denominado PDA), el mismo que a la fecha se encuentran en etapa de ejecución, por lo que cualquier modificación del plan maestro que sea</i></p>	

	<p><i>“ventajosa para la operación del Aeropuerto y que redunde en un beneficio directo para el público usuario”, y repercute en la mejora obligatoria debería darse respecto de ajustes de sus componentes a nivel de diseño, de flujo y procesos aeroportuarios.</i></p> <p><i>Lo anterior encuentra sentido, en tanto que el Nuevo Terminal de Pasajeros es considerado una Mejora Obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en su numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7, dispone que la construcción del terminal único debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6, plazo que fue ampliado en 98 días como parte de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor a causa de la pandemia COVID 19. (...)</i>”</p>	
--	--	--

**Fuente:** Informes Conjuntos N°s 015, 016, 019 y 022-2022-IC-OSITRAN

**Elaborado por:** Comisión de Control

En síntesis, el sustento señalado en el Informe N° 0019-2022-IC-OSITRAN, es concordante con el sentido de los Informes N° 0015 y 0016-2022-IC-OSITRAN. En dichos Informes, que no fueron aprobados por Consejo Directivo y que concluyeron que el Concesionario debe ejecutar el Nuevo Terminal de Pasajeros como Terminal Único, la GSF y la GAJ abordaron los siguientes temas para sustentar su posición:

- Lo señalado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, incluyendo el numeral 2.B.1 Normas de Planificación y Requisitos de Instalaciones y el numeral 2.2.1-C Concepto del Nuevo Terminal de Pasajeros, respecto a la obligación de ejecutar el Nuevo Terminal de Pasajeros como Terminal Único.
- Los términos de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, incluyendo su cláusula Quinta que dispone –entre otros- que el Terminal de Pasajeros se debe ejecutar conforme al Anexo 6 del Contrato de Concesión.
- El entendimiento de las cláusulas contractuales y su aplicación por parte del Concesionario y del Concedente durante la ejecución contractual, respecto a que el Nuevo Terminal de Pasajeros se ejecutaría como terminal único.
- Una posible afectación a la asignación de riesgos del Contrato de Concesión, en caso no se ejecute el Nuevo Terminal de Pasajeros en los términos establecidos en el Contrato de Concesión (terminal único), dado que el riesgo de demanda es del Concesionario.
- El diseño conceptual del Aeropuerto aprobado por la DGAC en el 2018, el cual considera el Nuevo Terminal de Pasajeros como terminal único.
- La compensación efectuada a favor del Concesionario en el marco de la suspensión de obligaciones por Fuerza Mayor debido al COVID-19.
- El cumplimiento de los Niveles de Servicio IATA que permitan brindar un servicio óptimo a los usuarios.
- Inexistencia del marco contractual para que OSITRAN opine nuevamente sobre una modificación del Plan Maestro de Desarrollo, que implique modificación del diseño conceptual del Aeropuerto aprobado por la DGAC.

Los aspectos señalados anteriormente, no fueron abordados ni analizados en el Informe N° 022-2022-IC-OSITRAN, documento que se circunscribe a la literalidad de las siguientes cláusulas: Literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5.

Cabe mencionar que, el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN fue elaborado por las Gerencias en atención al Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN del 11 de marzo de 2022<sup>5</sup>, el mismo que señaló lo siguiente:

*“Con relación al tema del asunto, los miembros del Consejo Directivo han coincidido conceptualmente en que existe claridad en el Contrato de Concesión, en lo que respecta a la posibilidad que el Concesionario solicite al Concedente modificaciones de su Plan Maestro, en cualquier momento de la Vigencia de la Concesión, siempre que estas modificaciones sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario, por lo que resulta innecesario proceder a una interpretación o a dar respuesta a las preguntas presentadas en la solicitud de interpretación presentada.*”

*En la medida que los Informes Conjuntos N°00015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N°0016- 2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) y N°0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) que han sido presentados por sus respectivas gerencias, no han sido aprobados por el Consejo Directivo, **pues conceptualmente difieren en lo antes indicado**, resulta de necesario observar el numeral 6.7.1. (.sic) de la Directiva para el funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo, donde se advierte que cuando los órganos de la entidad presentan informes que merezcan recomendaciones por parte de los miembros del Consejo Directivo, resulta de aplicación la presente disposición:*

<sup>5</sup> Remitido a la GSF y a la GAJ, con copia a la Gerencia General

“6.7.4 En caso de observaciones y/o recomendaciones a la documentación propuesta por los órganos de la Entidad (V.g. Informes, Acuerdos, Resoluciones, Manuales, Directivas), el/los Gerente/s responsable/s dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la Sesión deberán alcanzar al Gerente General y Secretario el texto que incorpore las observaciones y/o recomendaciones formuladas. (...)”

En tal sentido, siendo que de conformidad con el artículo 29 del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, Decreto Supremo N°114-2013-PCM corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión **se les solicita alcanzar el texto alternativo que conforme a las instrucciones del Consejo Directivo he venido coordinando con ustedes desde el día de ayer.**

[Subrayado y resaltado nuestro]

Considerando lo anterior, esta Entidad Fiscalizadora Superior solicitó<sup>6</sup> a OSITRAN, la remisión de información en torno al Informe aprobado por Consejo Directivo y a la participación de las Gerencias y las Jefaturas respectivas. A continuación, se resumen las consultas de esta Entidad Fiscalizadora Superior y las respuestas del Regulador:

**Cuadro N° 2**  
**Respuesta conjunta mediante el Memorando Conjunto N° 00029-2022-MC-OSITRAN**

N°	Consultas CGR	Respuesta OSITRAN
1	Cuál es la respuesta a la consulta formulada por la DGAC a través de la DGPPT, la misma que requiere saber si el Contrato de Concesión del AIJC permite que las modificaciones al PDA alteren las condiciones de operación con un terminal único establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión; o, por el contrario, si la operación del AIJCH con dos terminales, constituiría un incumplimiento del Contrato de Concesión. Ello resulta indispensable para entender si la interpretación del vigente Contrato de Concesión por parte de OSITRAN es que el Concesionario puede operar el AIJCH con dos terminales en lugar de un nuevo terminal – terminal único (Mejora Obligatoria) como indica expresamente el Anexo 6 y la cláusula 5.3 del referido contrato.	“Atendiendo a que el Consejo Directivo del Ositrán, mediante Acuerdo N° 2419- 760-22-CD-OSITRAN, de fecha 13 de marzo de 2022, sobre la base del Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), determinó que no correspondía iniciar el proceso de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, <b><u>dicho órgano colegiado consideró innecesario atender las consultas formuladas por el MTC.</u></b> (...) Bajo dicho escenario, la Presidencia del Consejo Directivo informó que los Informes Conjuntos N° 00015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N° 0016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), y N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), emitidos conjuntamente por estas gerencias, <b>no fueron aprobados en tanto que el análisis técnico-legal comprendido en dichos documentos diferían del entendimiento conceptual del Consejo Directivo, órgano competente para ejercer la función de interpretar los títulos contractuales comprendidos dentro del ámbito de competencia del Ositrán (...)</b>
2	En caso la opinión emitida por la GSF y la GAJ mediante Informe Conjunto N° 00022 -2022-IC-OSITRAN considere que según el marco contractual vigente el Concesionario puede operar con más de un terminal, explique cómo ello se condice con el análisis contemplado en el Informe Conjunto N° 00019-2022-IC-OSITRAN, el cual concluye lo opuesto al indicar -entre otros- “Como puede advertirse, el Anexo 6 es claro en señalar que la obligación vinculada con la mejora obligatoria relacionada con la nueva terminal implica que la operación del AIJCH se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único (un solo terminal para operaciones nacionales e internacionales) tanto para el Periodo Inicial como para el Periodo Remanente, estableciéndose expresa e inequívocamente que el terminal actual será reacondicionado en un centro comercial”. Cabe indicar que ambos informes fueron suscritos por los mismos Gerentes de la GAJ y GSF. Lo expuesto resulta necesario en aplicación del principio de transparencia que rige las decisiones y acciones del OSITRAN, contemplado en el artículo 9 del Reglamento General de OSITRAN aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y modificatorias.	En el marco de la elaboración del texto alternativo solicitado por la Presidencia del Consejo Directivo, la Secretaria de Consejo Directivo realizó una consulta a la Gerencia de Asesoría Jurídica respecto del alcance del numeral 6.7.4 de la Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo del Ositrán, en lo relativo a quienes están obligados a suscribir y/o visar la nueva documentación que recoge las observaciones y recomendaciones propuestas por los miembros del Consejo Directivo. Sobre el particular, mediante el Memorando N° 110-2022-GAJ-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Jurídica señaló lo siguiente: (...) ‘Cabe anotar que la Directiva no hace referencia a la participación de servidores distintos a los Gerentes en la

<sup>6</sup> La solicitud fue efectuada mediante el Oficio N° 000106-2022-CG/GCMEGA de fecha 20 de mayo de 2022, y fue respondida por OSITRAN con el Oficio N° 0111-2022-PD-OSITRAN de fecha 26 de mayo de 2022, que adjunta el Memorando Conjunto N° 00029-2022-MC-OSITRAN (GAJ-GSF).

		<p>incorporación de las observaciones y/o recomendaciones formuladas por el Consejo Directivo; por lo que su participación y visado dependerá de la asignación y coordinación que dichos Gerentes realicen al interior de cada órgano con los respectivos servidores”.</p>
3	<p>De acuerdo con los artículos 19 y 20 del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias, la Jefatura de Asuntos Jurídicos Contractuales que pertenece a la Gerencia de Asesoría Jurídica es la “unidad orgánica responsable de evaluar, formular y emitir opinión jurídica sobre aspectos vinculados a los contratos de concesión”, siendo una de sus funciones “evaluar los aspectos de interpretación de los títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación”. Teniendo en cuenta el marco legal expuesto, no se advierte que el Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN (aprobado por Consejo Directivo), cuente con la intervención (Visto o Firma) de la Jefatura de Asuntos Jurídicos Contractuales, a diferencia de los Informes Conjuntos N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJGSF), N° 0016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) y N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF). En tal sentido, se requiere que la Gerencia de Asesoría Jurídica se pronuncie al respecto y remita la documentación que acredite la participación de la Jefatura de Asuntos jurídicos Contractuales en el Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN, en el marco del principio de legalidad que rige la actuación de los órganos de la administración pública.</p>	<p>“Sobre el particular, corresponde precisar que las Jefaturas de Asuntos Jurídico Contractuales de la GAJ y de Contratos Aeroportuarios de la GSF, en cumplimiento de sus funciones, sí procedieron con evaluar –desde el punto de vista técnico y legal- la pertinencia de recomendar o no el inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. En efecto, como consecuencia de dicho análisis, se emitieron los Informes Conjuntos N° 00015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N° 00016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), y N° 00019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), los mismos que, como ya se indicó anteriormente, no fueron aprobados por el Consejo Directivo conforme se señala en el Memorando Circular N° 00008-2022-PD-OSITRAN de fecha 11 de marzo de 2022.</p> <p>Ahora bien, con relación a la emisión del Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), debe considerarse que dicho documento atendió un requerimiento particular efectuado por el Consejo Directivo de Ositrán toda vez que, conforme al Memorando Circular N° 00008-2022-PD-OSITRAN, dicho cuerpo colegiado manifestó que su entendimiento respecto de las cláusulas contractuales sujetas a evaluación, diferían conceptualmente de aquel elevado de manera conjunta por estas gerencias”.</p>
4	<p>De acuerdo con los artículos 55 y 56 del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN la Jefatura de Contratos Aeroportuarios que pertenece a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización es la “unidad orgánica responsable de administrar, conducir y coordinar la ejecución de las actividades de supervisión relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público efectuadas por las entidades prestadores en materia aeroportuaria”, siendo una de sus funciones “coordinar y proponer la opinión respecto de (...) la interpretación de las cláusulas de los contratos en el marco de su competencia”. Teniendo en cuenta el marco legal expuesto, no se advierte que el Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN (aprobado por Consejo Directivo), cuente con la intervención (Visto o Firma) de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, a diferencia de los Informes Conjuntos N° 0015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N° 0016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) y N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF). En tal sentido, se requiere que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se pronuncie al respecto y remita la documentación que acredite la participación de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios en el Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN, en el marco del principio de legalidad que rige la actuación de los órganos de la administración pública.</p>	

Fuente: Memorando Conjunto N° 00029-2022-MC-OSITRAN  
 Elaborado por: Comisión de Control

Como ha sido reconocido por la GSF y la GAJ, el Informe N° 022-2022-IC-OSITRAN fue elaborado como consecuencia de la solicitud efectuada por los miembros del Consejo Directivo, alegando el numeral 6.7.4. de la “Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo” del OSITRAN, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 039-2021-CD-OSITRAN, tal como se

desprende del Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN del 11 de marzo de 2022. La referida disposición señala lo siguiente:

*“6.7.4 En caso de observaciones y/o recomendaciones a la documentación propuesta por los órganos de la Entidad (V.g. Informes, Acuerdos, Resoluciones, Manuales, Directivas), el/los Gerente/s responsable/s dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la Sesión deberán alcanzar al Gerente General y Secretario el texto que incorpore las observaciones y/o recomendaciones formuladas. En la misma fecha, el Secretario deberá remitir la nueva documentación en versión electrónica, a todos los Directores. Los Directores deberán alcanzar sus comentarios y/u aprobación a los textos mencionados en un plazo máximo de dos (2) días hábiles de recibidos los textos corregidos. En este caso, la sesión se mantendrá abierta, en tanto los miembros del Consejo Directivo den su conformidad al nuevo documento. Las observaciones y/o recomendaciones cuya implementación no revista mayor complejidad serán aprobadas en el acto, con cargo a su inclusión en la documentación propuesta. En estos casos, la Gerencia General dará cuenta de la versión final aprobada en la sesión más próxima”.*

Sobre ello, es pertinente indicar que la Directiva previamente reseñada, hace alusión a los casos en que los Directores del Consejo Directivo efectúen observaciones y/o recomendaciones a los Informes, entre otros, presentados por las Gerencias competentes para consideración de dicho Colegiado, en torno a lo cual, estas deberán remitir un texto que incorpore las observaciones o recomendaciones formuladas por los Directores, las cuales, como toda actuación pública, deben contener el sustento que justifique la recomendación u observación de los Directores, lo cual no se ha evidenciado en el presente caso. En ese sentido, tal como ha quedado acreditado en el Cuadro N° 1, en el caso que nos ocupa, las posiciones planteadas por las Gerencias y el Consejo Directivo son opuestas, tan es así que las Gerencias mediante los Informes Conjuntos N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN fueron consecuentes en su posición, la cual difiere de lo indicado en el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN.

Lo antes indicado ha sido aceptado por la Presidencia del Consejo Directivo, al señalar en el Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN que los Informes presentados por las Gerencias “*difierían conceptualmente*” del entendimiento del Consejo Directivo. En dicho Memorando, tal como se indicó anteriormente, la Presidencia solicita a las Gerencias, alcanzar un nuevo texto alternativo, considerando que los miembros del Consejo Directivo han “*coincidido conceptualmente en que existe claridad en el Contrato de Concesión, en lo que respecta a la posibilidad que el Concesionario solicite al Concedente modificaciones de su Plan Maestro, en cualquier momento de la Vigencia de la Concesión, siempre que estas modificaciones sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario*”.

No obstante, de dicho documento no se advierten las razones en virtud de las cuales el Consejo Directivo llega al entendimiento antes mencionado; solo se evidencia que solicitan a las Gerencias la remisión de un texto alternativo conforme a “*las instrucciones del Consejo Directivo [que] he venido coordinando con ustedes desde el día de ayer*”. Asimismo, el Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN, tampoco cuenta con el análisis que desvirtúe lo señalado por las mismas Gerencias con anterioridad, a fin de motivar su cambio de posición.

Al respecto, es importante tener presente el siguiente marco legal en relación a los hechos antes indicados:

### **1. En relación a la motivación en la suscripción de los Informes emitidos por OSITRAN**

Conforme ha quedado acreditado mediante el Cuadro N° 1, mediante Informes N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN, las Gerencias de OSITRAN emitieron opinión en torno al inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, concluyendo principalmente que:

- i) El RTM 1.18 “Conexión de Terminales” constituye un RTM cuya aplicación corresponde verificar en la etapa de operación, por lo que **no es posible que este defina el alcance condiciones en las que se implementarán las Mejoras Obligatorias**, tales como, el Nuevo Terminal de Pasajeros.
- ii) El nuevo terminal constituye una mejora obligatoria, por lo que es necesario tener en cuenta lo señalado expresamente por el Anexo 6 del Contrato de Concesión, el cual es claro al disponer que **la operación del AIJCH se deberá desarrollar bajo el concepto de terminal único**.
- iii) Los PMD de los aeropuertos deben incluir un estudio de planificación general para la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia, concepto que ha sido recogido en el contenido y alcance de los Planes del AIJC aprobados en los años 2002, 2005 y 2018, los cuales contienen la planificación de la totalidad de las instalaciones del AIJC, incluyendo el Nuevo Terminal de Pasajeros. En torno a ello, señala que ya se encuentra aprobado el Diseño Conceptual del Aeropuerto considerando un único terminal, el mismo que no podría ser actualizado.

Por su parte, en el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN, las mismas Gerencias, sin la participación de sus respectivas Jefaturas, en torno a los mismos hechos y sobre la base de la misma información, **efectuaron conclusiones que difieren de lo señalado en los Informes N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN**, sin haber señalado las razones en torno a las cuales se apartaba de los criterios de evaluación y las conclusiones expuestas en los mismos. A saber, el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN concluyó:

- i) El RTM 1.18 “Conexión de Terminales” constituye un RTM de operación y que, conforme a la “literalidad de su redacción” debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera uno o más terminales.

En otras palabras, el referido Informe se deja abierta la posibilidad de que exista más de un terminal, haciendo alusión a una interpretación literal de la cláusula; lo dicho se contrapone con lo afirmado en los Informes N° 015, 016 y 019-2022-IC-OSITRAN en la medida que éstos dejan claro que, de acuerdo con el Contrato de Concesión vigente, no puede operarse con más de un Terminal de Pasajeros y que, desde la formulación del RTM aludido, la denominación “terminales” hacía referencia a “terminal nacional” y “terminal internacional”, los cuales, desde el periodo inicial han coexistido en un único terminal de pasajeros.

- ii) En relación a la modificación del PMD, el informe indica que el Concesionario puede proponer modificaciones siempre que resulten ventajosas al aeropuerto y a los usuarios, lo cual deberá efectuarse en consideración al marco legal. No obstante, a diferencia de lo indicado en los Informes N° 016 y 019-2022-IC-OSITRAN, no hace mención a que actualmente se encuentra aprobado el diseño conceptual del nuevo terminal de pasajeros, el cual considera la operación en un terminal único y el mismo que fuera aprobado con la opinión del Regulador; más aún, no hace mención a que el Contrato no ha previsto un procedimiento para que el diseño conceptual sea actualizado.

Adicionalmente, como se ha mencionado, el Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN no desvirtúa los argumentos sustentados en torno a: la Adenda N° 7, Asignación de Riesgos y una posible reasignación de los mismos -con la consecuente afectación al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión-, la Suspensión de Fuerza Mayor efectuada en el marco del COVID-19, los Niveles de Servicio IATA, entre otros.

Estando a ello, conforme ha quedado acreditado en el Cuadro N° 1 y en los párrafos antes mencionados, las posturas planteadas por OSITRAN en los Informes evaluados son opuestas, tan es así que el análisis y por tanto las conclusiones son completamente diferentes, las cuales generarían consecuencias distintas en la ejecución del Contrato de Concesión y en la forma en la que las partes puedan gestionar dicho Contrato, esto es, el MTC y el Concesionario.

La actuación de OSITRAN, antes expuesta, no es concordante con el siguiente marco normativo:

- El Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, (en adelante, LPAG) aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, en atención a los Principios que rigen la actuación de las Entidades señala lo siguiente:

**“1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas”.**

(...)

**“1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.-**

(...)

**Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.**

**La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa<sup>7</sup> no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables”.**

#### **Artículo 6.- Motivación del acto administrativo**

**“6.1 La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado”.**

#### **Artículo 184.- Presentación de informes**

**“184.1. Toda autoridad, cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando estos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo”.**

- El Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, que en sus artículos 8 y 9 señala:

**“Artículo 8.- Importancia de los Principios**

**Los Principios contenidos en el presente Título establecen los límites y lineamientos a la acción del OSITRAN en el ejercicio de sus funciones, en caso de vacío o deficiencia de las Leyes y de las normas reglamentarias que rigen su accionar (...)”**

**Artículo 9.- Principios que rigen las acciones del OSITRAN**

**Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios:**

**“9.6 Principio de Transparencia.- El OSITRAN vela por la adecuada transparencia en su gestión y en la toma de decisiones de cualquiera de sus órganos, así como en el desarrollo de sus funciones. Toda decisión de cualquier órgano del OSITRAN debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles”.**

[Subrayado y resaltado nuestro]

<sup>7</sup> Debe indicarse que, de conformidad con el artículo 61 del TUO de la LPAG se considera autoridad administrativa a el agente de las entidades que, bajo cualquier régimen jurídico, y ejerciendo potestades públicas conducen el inicio, la instrucción, la sustanciación, la resolución, la ejecución, o que de otro modo participan en la gestión de los procedimientos administrativos.

En esa línea, la GSF y la GAJ de OSITRAN, en virtud de lo establecido en el TUO de la LPAG<sup>8</sup>, tienen la obligación de cumplir con sus funciones señalando de manera explícita, por escrito, las razones por las cuales decidieron apartarse de las conclusiones efectuadas en los Informes N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN en los que habían emitido opinión en torno a los mismos hechos analizados en el Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN. No obstante, de la revisión del Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN se evidencia que dicha motivación no fue efectuada por parte de las Gerencias, limitándose a señalar que la emisión del mismo se efectuaba por solicitud expresa del Consejo Directivo, sin indicar las razones que justificaron la emisión de un informe con una posición distinta a la sustentada con Informes anteriores, existiendo un conjunto de argumentos que fueron analizados en los Informes N° 0015, 0016 y 0019-2022-IC-OSITRAN y que no han sido desvirtuados ni analizados en el Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN. Asimismo, tampoco se advierte que la emisión del Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN se haya efectuado con ocasión de la presentación de documentos adicionales (pruebas) o hechos nuevos.

Lo antes indicado además vulnera el Principio de Transparencia regulada en el REGO de OSITRAN, el mismo que también señala que toda decisión del OSITRAN deberá encontrarse debidamente motivada y adoptarse bajo criterios conocidos y predecibles, lo cual no se ha cumplido en el presente caso, dada la contradicción entre los Informes emitidos por las mismas Gerencias, sin contar con el debido análisis que sustente las distintas posiciones establecidas en los referidos informes.

En relación a ello, el Tribunal Constitucional ha señalado en la Sentencia emitida en el Exp. N° 03891-2011-PA/TC, lo siguiente:

**“16. En todo Estado constitucional y democrático de Derecho, la motivación debida de las decisiones de las entidades públicas –sean o no de carácter jurisdiccional– es un derecho fundamental que forma parte del contenido esencial del derecho a la tutela procesal efectiva. El derecho a la motivación debida constituye una garantía fundamental en los supuestos en que con la decisión emitida se afecta de manera negativa la esfera o situación jurídica de las personas. Así, toda decisión que carezca de una motivación adecuada, suficiente y congruente, constituirá una decisión arbitraria y, en consecuencia, será inconstitucional.**

17. *La motivación de las decisiones administrativas no tiene referente constitucional directo. No obstante, se trata de un principio constitucional implícito en la organización del Estado Democrático que se define en los artículos 3° y 43° de la Constitución, como un tipo de Estado contrario a la idea del poder absoluto o arbitrario. **En el Estado Constitucional Democrático, el poder público está sometido al Derecho, lo que supone, entre otras cosas, que la actuación de la Administración deberá dar cuenta de esta sujeción a fin de despejar cualquier sospecha de arbitrariedad. Para lograr este objetivo, las decisiones de la Administración deben contener una adecuada motivación, tanto de los hechos como de la interpretación de las normas o el razonamiento realizado por el funcionario o colegiado, de ser el caso.***

(...)

23. (...)

**En esa medida, este Tribunal debe enfatizar que la falta de motivación o su insuficiencia constituye una arbitrariedad e ilegalidad, en tanto constituye una condición impuesta por la Ley N.° 27444. Así, la falta de fundamento racional suficiente de una actuación administrativa es, por sí sola, contraria a las garantías del debido procedimiento administrativo”.**

*[Subrayado y resaltado nuestro]*

Por su parte, en relación a la motivación de las decisiones en materia de Asociaciones Público Privadas, el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la

<sup>8</sup> Sobre ello, el artículo 261 del TUO LPAG, las autoridades y personal al servicio de las entidades, independientemente de su régimen laboral o contractual, incurrir en falta administrativa en el trámite de los procedimientos administrativos a su cargo y, por ende, son susceptibles de ser sancionados administrativamente en caso de resolver sin motivación un asunto de su competencia.

Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, señala lo siguiente:

*“Artículo 11. Facultad discrecional de las entidades públicas*

***Las entidades públicas que tienen a su cargo la aprobación, opinión, conducción, ejecución, supervisión y fiscalización, en cualquiera de las fases de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo, están facultadas para actuar discrecionalmente, en el ámbito de sus competencias, con el fin de optar por la decisión administrativa, debidamente sustentada, que se considere más conveniente en el caso concreto, conforme a lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional”.***

En esa línea, se advierte que si bien OSITRAN es competente para interpretar los Contratos suscritos bajo el ámbito de las Asociaciones Público Privadas, debe ejercer dicha facultad cumpliendo con el marco legal expuesto, lo cual incluye la debida motivación de sus decisiones. Ello no se ha cumplido en el caso de la emisión del Informe N° 0022-2022-IC-OSITRAN emitido por GSF y GAJ de OSITRAN, aprobado por Consejo Directivo mediante Acuerdo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN.

## 2. En relación a la suscripción del Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN por la GAJ y GSF sin la participación de sus Jefaturas

El Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, si bien dispone que la competencia de interpretar los Contratos de Concesión está asignada al Consejo Directivo<sup>9</sup>, también prevé que la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales<sup>10</sup> de la Gerencia de Asesoría Jurídica tiene como función evaluar los aspectos de interpretación de los Contratos de Concesión y que la Jefatura de Contratos Aeroportuarios<sup>11</sup> de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización tiene como función en coordinar y proponer la interpretación de los Contratos de Concesión, en el marco de sus respectivas competencias (legal-técnico).

<sup>9</sup> **Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM**

*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”*

<sup>10</sup> **Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM**

*Artículo 19.- De la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales*

*La Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales es la unidad orgánica responsable de evaluar, formular y emitir opinión jurídica sobre aspectos vinculados a los contratos de concesión u otras modalidades de Asociación Público Privada, bajo el ámbito de competencia del OSITRAN, así como cualquier otro título en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación.*

*Artículo 20.- Funciones de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales*

*Son funciones de la Jefatura de Asuntos Jurídico Contractuales, las siguientes:*

*(...)*

*4. Evaluar los aspectos de interpretación de los títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, incluida 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, así como emitir opinión jurídica, en coordinación con las unidades orgánicas competentes en los casos que se requiera”*

<sup>11</sup> **Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM**

*Artículo 55.- De la Jefatura de Contratos Aeroportuarios*

*La Jefatura de Contratos Aeroportuarios es la unidad orgánica responsable de administrar, conducir y coordinar la ejecución de las actividades de supervisión relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público efectuada por las entidades prestadoras en materia aeroportuaria, en el ámbito de competencia del OSITRAN.*

*Artículo 56.- Funciones de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios*

*Son funciones de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, las siguientes:*

*(...)*

*8. Coordinar y proponer la opinión respecto de los proyectos de contratos de concesión u otras modalidades de Asociación Público Privadas, sus renovaciones y modificatorias, así como de la interpretación de las cláusulas de los contratos, en el marco de su competencia”*

No obstante, en el Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN, aprobado por Consejo Directivo, no se evidencia la participación de las referidas Jefaturas, aun cuando su participación en dicho procedimiento se encuentra regulada por Decreto Supremo. En relación a ello, la GAJ y la GSF, mediante Memorando Conjunto N° 00029-2022-MC-OSITRAN, han informado a esta Entidad Fiscalizadora Superior que, a su entender, las referidas Jefaturas sí cumplieron con sus funciones, en la medida que sí procedieron a evaluar –desde el punto de vista técnico y legal- la pertinencia de recomendar o no el inicio del procedimiento de interpretación y que, como consecuencia de dicho análisis, se emitieron los Informes Conjuntos N° 00015-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), N° 0016-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), y N° 0019-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), los mismos que no fueron aprobados por el Consejo Directivo; y en relación al Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) señalan que éste fue emitido en atención a un pedido particular del Consejo Directivo.

Sin embargo, lo señalado en el numeral 6.7.4. de la Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo del OSITRAN, aprobada por dicho Colegiado, no puede ser entendida como una habilitación para desconocer las funciones asignadas a las mencionadas Jefaturas en una norma de superior jerarquía como lo es un Decreto Supremo, en este caso, el ROF de OSITRAN.

Respecto a la jerarquía de las normas, el Tribunal Constitucional, Supremo intérprete de la Constitución, en la Sentencia de Pleno Jurisdicción-I - EXP. N.º 047-2004-AI/TC señaló lo siguiente:

*57. Hasta aquí nos encontramos con criterios formales para determinar la prevalencia de una fuente normativa sobre otra. Sin embargo, del concepto de fuerza pasiva deriva directamente una condición de validez de las normas jurídicas, pero también, indirectamente, una condición de validez de las disposiciones jurídicas en las que tales normas están contenidas. En efecto, la fuerza pasiva de las normas supone que:*

***Es inválida la norma cuyo contenido contradiga el contenido de otra norma de grado superior.***

*A su vez, como una disposición puede contener varias normas jurídicas (es decir es susceptible de varias interpretaciones), es inválida la disposición que no contenga ni una sola norma (ni una sola interpretación) válida. Dicho de otro modo, es válida la disposición que contenga al menos una norma válida.*

*(...)*

*59. De lo expuesto se colige que el principio de jerarquía es el único instrumento que permite garantizar la validez de las normas jurídicas categorialmente inferiores. Ergo, la invalidez es la consecuencia necesaria de la infracción de tal principio.*

*(...)*

***En resumen el principio de jerarquía implica la determinación por una norma de la validez de otra, de allí que la categorialización o escalonamiento jerárquico se presente como el único modo posible de organizar eficazmente el poder normativo del Estado.***

*61. La pirámide jurídica nacional debe ser establecida en base a dos criterios rectores, a saber:*

*(...)*

*b) Los grados*

*Son los que exponen una jerarquía existente entre las normas pertenecientes a una misma categoría. Tal el caso de las resoluciones (en cuyo orden decreciente aparecen las resoluciones supremas, las resoluciones ministeriales, las resoluciones viceministeriales, etc.)*

*En nuestro ordenamiento existen las siguientes categorías normativas y sus subsecuentes grados:*

*(...)*

***Tercera categoría***

***Los decretos y las demás normas de contenido reglamentario.***

***Cuarta categoría***

*Las resoluciones.*

*1er. grado: Las resoluciones ministeriales, las resoluciones de los órganos autónomos no descentralizados (Banco Central de Reserva, Superintendencia de Banca y Seguros, Defensoría del Pueblo, etc.).*

*2do. y demás grados descendentes: Las resoluciones dictadas con sujeción al respeto del rango jerárquico intrainstitucional”.*

*[énfasis nuestro]*

Estando a ello, ninguna norma de inferior jerarquía, como lo es una Directiva aprobada por Resolución de un órgano colegiado, puede modificar, transgredir o desnaturalizar una norma de rango superior, en este caso, un Decreto Supremo. Sin perjuicio de ello, dado que no se han advertido recomendaciones y/u observaciones con su debida motivación, sino un cambio de criterio, en caso se hubiera considerado necesario aplicar el numeral 6.7.4. de la Directiva de Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo del OSITRAN, correspondía a las Jefaturas de Asuntos Jurídico Contractuales y a la Jefatura de Contratos Aeroportuarios ejercer las funciones asignadas en el ROF de OSITRAN, sustentando la nueva posición que desvirtúe los argumentos analizados con anterioridad, lo cual no ha ocurrido en el presente caso.

Ahora bien, debe dejarse en claro que, de conformidad con el numeral 8 del artículo 248 del TUO de la LPAG<sup>12</sup>, la responsabilidad de las acciones recae en quienes realizan la conducta, por lo que cada funcionario o servidor deberá responder por las acciones efectuadas en cumplimiento de sus funciones. En esa línea, el criterio de los funcionarios no puede modificarse por la sola disposición directa del superior jerárquico, máxime si la misma no se encuentra debidamente motivada, ello en ninguna medida desconoce las competencias del Consejo Directivo en materia de interpretación de los Contratos de Concesión, las cuales deben ser ejercidas respetando el marco legal vigente incluyendo la debida motivación y los principios de predictibilidad y transparencia.

Es importante señalar que, el Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN, en virtud del cual OSITRAN acordó que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ha sido utilizado por el MTC para sustentar el Acta de Acuerdos de fecha 29 de abril de 2022, en la que el Concedente y LAP, en el marco de lo establecido en la cláusula 17.1 del referido Contrato, acordaron que el Concesionario presentará un nuevo expediente de diseño conceptual correspondiente al Nuevo Terminal de Pasajeros mediante el cual proponga una modificación del Plan de Desarrollo Aeroportuario vigente, conforme cita a continuación:

**“V. ACUERDOS DE LAS PARTES**

**5.1 Respecto a la actualización del Plan de Desarrollo Aeroportuario**

(...)

**5.1.8 (...) el Concesionario *presentará al Concedente, dentro de un plazo de treinta (30) días calendario, contado desde la fecha de suscripción de la presente Acta, el expediente de diseño conceptual correspondiente al Nuevo Terminal de Pasajeros, en el marco a lo establecido en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión (...).***

*[énfasis añadido]*

Así, en la referida Acta se menciona lo siguiente:

**“5.1.4. Por su parte el numeral 69 del Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN señala que: “Con relación al numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión se advierte que **éste es un RTM de operación, relacionado con las “Instalaciones para el Terminal de Pasajeros”**”**

<sup>12</sup> **Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS**

“Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

8. Causalidad.- La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable”.

**conteniendo una sección denominada “Conexiones entre terminales” que, conforme a la literalidad de su redacción, debe aplicarse en caso el aeropuerto tuviera dos o más terminales.**

- 5.1.5. El Consejo Directivo de OSITRAN como órgano intérprete del Contrato de Concesión, haciendo suyo el Informe Conjunto N° 022-2022-IC-OSITRAN, concluye en el numeral 59 de dicho Informe: “(...)no existe ambigüedad ni contradicción en la lectura de las disposiciones contractuales contenidas en el literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5 y de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, estas Gerencias consideran que no corresponde recomendar el inicio del procedimiento de interpretación contractual”.
- 5.1.6. **Por lo tanto**, conforme a lo regulado en las cláusulas 2.1. y 1.5. del Contrato de Concesión y los numerales 1.2., 1.3. y 1.18 de su Anexo 14, el Concesionario **se encuentra facultado para presentar una propuesta de diseño y planificación del AIJC con uno o más terminales**”.

[énfasis añadido]

En esa línea, se advierte que, el Consejo Directivo de Ositran emitió pronunciamiento respecto a la solicitud de interpretación del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sobre la base del Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN, el mismo que no desvirtuó los argumentos contenidos en los informes previamente suscritos por las GSF y GAJ, en los que concluyeron que, conforme al Contrato de Concesión, el referido aeropuerto no puede operar con más de un terminal. Dicha situación contraviene lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley 27444 y en el Decreto Legislativo n° 1362, que regula las Asociaciones Público Privadas, afectando la predictibilidad y transparencia, así como la debida motivación, en las actuaciones del referido organismo regulador en desmedro de la gestión del Contrato de Concesión.

Cabe indicar que, en atención al Acta de Acuerdos, mediante Carta N°C-LAP-ADP-MTC-2022-0885 de 27 de mayo de 2022<sup>13</sup>, el Concesionario presentó a la DGAC un nuevo expediente de Diseño Conceptual del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJCh para su evaluación. De la revisión del referido documento, se advierte que éste ha sido elaborado considerando una propuesta de operación dual: Terminal Existente (T1) – Capacidad hasta 15 millones de pasajeros anuales y Nuevo Terminal (T2) – Capacidad hasta 22 millones de pasajeros anuales, la cual difiere del PDA aprobado en el año 2018 vigente.

## **ASPECTO RELEVANTE**

Esta Entidad Fiscalizadora Superior ha tomado conocimiento de la Contratación por parte de la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN, de dos (2) Consultorías cuyo objeto se encontraba vinculado a los hechos expuestos.

Al respecto, se trata de las siguientes consultorías:

- **Consultoría con Orden de Servicio N° 0151-2022:**
  - **Concepto: “Servicio de Consultoría Legal de Viabilidad a Interpretación del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”**
  - Valor Total: S/ 35.500,00 (Treinta y Cinco Mil Quinientos y 00/100 Soles)
  - Descripción del Servicio (Conforme a los Términos de referencia): Se realizará un Informe Legal donde se brinde opinión a la Presidencia del Consejo Directivo en relación a la solicitud de interpretación del Contrato de Concesión del AIJCH. El informe deberá contener lo siguiente:
    1. Opinión sobre la viabilidad de iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en relación al pedido del MTC a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte.

<sup>13</sup> La referida información fue remitida a esta Entidad mediante Oficio N° 0165-2022-MTC/12 de 03 de junio de 2022.

2. Opinión en relación al Informe Conjunto de las gerencias sobre la viabilidad de la interpretación sobre lo descrito en el ítem 1.
- A continuación, se presenta el Perfil Mínimo del Contratista solicitado y la documentación con la cual el Consultor Legal acreditó el cumplimiento del referido perfil:

**Cuadro N° 3**

**Cuadro Comparativo sobre los requisitos entre el TDR Consultoría Legal**

<b>TDR Consultoría Legal</b>	<b>Documentación con la que se acreditó</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Titulado en Economía y/o Derecho, colegiado y habilitado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>El Consultor acreditó título en Derecho. De acuerdo con SUNEDU, el título se obtuvo desde el 26/06/2013.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia profesional como mínimo de 5 años en la profesión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Desde la fecha de titulación hasta la fecha de la contratación, el Consultor acredita 8 años 8 meses de experiencia, a través de órdenes de Servicio realizadas al MTC y Certificado de Trabajo.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia no menor a 2 años en temas de Concesiones y/o APP's y/o Arbitrajes y /o Consultorías y/o Asesorías Legales, Derecho y/o Derecho Administrativo.</li> </ul>	<p><i>El Consultor acredita 7 años y 3 meses, a través de Órdenes de Servicio realizadas al MTC y Certificados de Trabajo, en temas relacionados a Asociaciones Público Privadas, en el ámbito legal.</i></p>

Fuente: Expediente de Contratación - Orden de Servicio N° 0151-2022

Elaborado por: Comisión de Control

- **Consultoría con Orden de Servicio N° 0169-2022:**

- Concepto: **“Servicio de Consultoría Legal sobre la posibilidad de una operación con más de un terminal en el Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”**
- Valor Total: S/ 36.800,00 (Treinta y Seis Mil Ochocientos y 00/100 Soles)
- Descripción del Servicio (Conforme a los Términos de Referencia): Se realizará un Informe Legal donde se brinde opinión a la Presidencia del Consejo Directivo en relación con la aplicación del Contrato de Concesión del AIJCH. El informe deberá contener lo siguiente: Opinión sobre la posibilidad de que exista una operación en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con más de un terminal de pasajeros, tanto en a) Un escenario definitivo del proyecto b) Un escenario de transición.
- A continuación, se presenta el Perfil Mínimo del Contratista solicitado y la documentación con la cual el Consultor Legal acreditó el cumplimiento del referido perfil:

<b>TDR Consultoría Legal</b>	<b>Documentación con la que se acreditó</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Titulado en Economía y/o Derecho, colegiado y habilitado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>El Consultor acreditó título en Derecho. El título se obtuvo desde el 24/07/1996.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia profesional como mínimo de 10 años en la profesión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>El Consultor remitió un Certificado emitido por sí mismo, donde señala que el profesional propuesto cuenta con más de 10 años de experiencia. No se adjunta el CV del profesional propuesto por el Estudio de Abogados.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencia no menor a 8 años en temas de Concesiones y/o APP's y/o Arbitrajes y /o Consultorías y/o Asesorías Legales, Derecho y/o Derecho Administrativo.</li> </ul>	<p><i>El Consultor remitió una Declaración Jurada y un Certificado emitido por sí mismo, donde señala que el profesional propuesto cuenta con experiencia en temas de Concesiones y/o APP's y/o Arbitrajes y/o Consultorías y/o Asesorías Legales, Derecho y/o Derecho Administrativo.</i></p>

TDR Consultoría Legal	Documentación con la que se acreditó
	<i>Sin embargo, no se adjunta el CV del profesional propuesto por el Estudio de Abogados donde se verifique la experiencia específica señalada en el TDR, ni tampoco adjunta Certificados que acrediten el cumplimiento del perfil solicitado.</i>

Fuente: Expediente de Contratación - Orden de Servicio N° 0169-2022

Elaborado por: Comisión de Control

A modo de comentario, debe indicarse que el objeto de ambas consultorías se encontraba vinculado a la viabilidad de iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y a la operación del Aeropuerto en más de un Terminal.

Como puede apreciarse, en el caso de la OS N° 0151-2022, se advierte que si bien el TDR del consultor legal solicita experiencia no menor a 2 años en temas relacionados con Concesiones y/o APP's y/o Arbitrajes y /o Consultorías y/o Asesorías Legales, Derecho y/o Derecho Administrativo, ésta no considera como requisito, el *expertise* del consultor en materia aeroportuaria, a pesar que el objetivo de la Contratación es emitir una opinión sobre la viabilidad de iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la cláusula 5, así como los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, así como emitir opinión sobre el Informe Conjunto elaborado por las Gerencia (GAJ y GSF) sobre la viabilidad de la interpretación señalada anteriormente. Adicionalmente, tampoco se advierte como requisito en el TDR, la acreditación de capacitaciones o conocimientos del consultor en el sector aeronáutico. Finalmente, si bien el TDR no solicita experiencia en el Sector Público, se ha verificado que el Consultor seleccionado cuenta con 2 años 10 meses de experiencia en el referido sector.

Por otra parte, en el caso de la OS N° 0169-2022, se advierte que el Consultor seleccionado ha expedido un certificado de experiencia profesional donde señala que cuenta con más de 10 años de experiencia general y 8 años de experiencia específica; sin embargo, no se adjunta el *Curriculum Vitae* del referido profesional propuesto, en donde se verifique las experiencias mencionadas.

Es pertinente indicar que, de la revisión de la documentación alcanzada, se ha verificado que los Informes Legales de ambas consultorías no han formado parte de la documentación en virtud a la cual el Consejo Directivo de OSITRAN emitió su pronunciamiento, tal como consta en el Acta N° 760-2022-CD-OSITRAN y en el Informe N° 022-2022-IC-OSITRAN que sustentó la posición del Regulador; pese a que el objeto de dichas consultorías, efectuadas con fondos públicos, se encontraban estrechamente vinculadas con la emisión de la referida opinión del Regulador y de los Informes presentados por la GAJ y la GSF.

En esa línea, lo expuesto será puesto en conocimiento del Órgano de Control Institucional del OSITRAN a fin de que, en el marco de sus competencias, evalúe las acciones que pudieran corresponder.

### III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO

La información y documentación que se ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Orientación de Oficio al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se encuentra detallada en el Apéndice N° 1 del presente informe.

La situación adversa identificada en el presente informe se sustenta en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida, la cual han sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario del OSITRAN y del MTC.

#### IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se ha advertido una (1) situación adversa que afecta la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión, la cual ha sido detallada en el presente informe.

#### V. RECOMENDACIÓN

1. Hacer de conocimiento a la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN, el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene una (1) situación adversa identificada, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus respectivas competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el fin de asegurar el logro de los objetivos del referido Contrato de Concesión.
2. Hacer de conocimiento a la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN que debe comunicar al Órgano de Control Institucional, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles, las acciones preventivas o correctivas adoptadas o por adoptar, respecto a las situación adversa contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio, adjuntando la documentación de sustento respectiva.
3. Hacer de conocimiento al Director General de Aeronáutica Civil del MTC el presente informe, en su calidad de autoridad técnico normativo en materia de aeronáutica civil y la navegación aérea civil.
4. Hacer de conocimiento al Director General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC el presente informe, en su calidad de Concedente en el Contrato de Concesión.

Lima, 9 de junio de 2022.

---

**NOLASCO PAICO LUIS FERNANDO**

Integrante  
Comisión de Control

---

**VILLAMARIN ZÚÑIGA CARLOS JORGE**

**MANUEL**  
Integrante  
Comisión de Control

---

**YVÁN SERGIO GUEVARA NOVOA**

Subgerencia de Control de Asociaciones Público  
Privadas y Obras por Impuestos (e)

**APÉNDICE 1**  
**DOCUMENTACIÓN RELACIONADA AL SERVICIO DE CONTROL**

OSITRAN, A TRAVÉS DEL CONSEJO DIRECTIVO, EMITIÓ PRONUNCIAMIENTO RELACIONADO A QUE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ PUEDA CONTAR CON DOS O MÁS TERMINALES BASÁNDOSE EN UN INFORME TÉCNICO LEGAL QUE NO DESVIRTÚA LOS ARGUMENTOS CONTEMPLADOS EN LOS INFORMES PREVIAMENTE SUSCRITOS POR LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN Y LA GERENCIA DE ASESORÍA JURÍDICA, ASÍ COMO SUS RESPECTIVAS JEFATURAS, EN LOS QUE CONCLUYERON QUE, CONFORME AL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL AEROPUERTO DEBE OPERAR CON UN TERMINAL ÚNICO. DICHA SITUACIÓN CONTRAVIENE LO ESTABLECIDO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, LEY 27444 Y EN EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1362, QUE REGULA LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS, AFECTANDO LA PREDICTIBILIDAD Y TRANSPARENCIA, ASÍ COMO LA DEBIDA MOTIVACIÓN, EN LAS ACTUACIONES DEL REFERIDO ORGANISMO REGULADOR EN DESMEDRO DE LA GESTIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

N°	DOCUMENTACIÓN
1	Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
2	Carta N° 0053-2022-CG/AETA del 26 de mayo de 2022
3	Carta-0001-2022-PMALR-NTP-AC de 26 de mayo de 2022
4	Oficio N° 0063-2022-PD-OSITRAN de 1 de marzo de 2022
5	Oficio N° 0760-2022-MTC/19 de 2 de febrero de 2022
6	Informe N° 0281-2022-MTC/19.02 de 2 de febrero de 2022
7	Informe N° 025-2022-MTC/12.08
8	Informe Conjunto N° 0015-2022-IC-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2022
9	Informe N° 468-2021-MTC/12.08 de 23 de setiembre de 2021
10	Memorando N° 014-2022-PD-OSITRAN de 23 de febrero de 2022
11	Memorando Circular N° 00030-2022-GG-OSITRAN de 23 de febrero de 2022
12	Informe Conjunto N° 0016-2022-IC-OSITRAN de 28 de febrero de 2022
13	Memorando Circular N° 0006-2022-PD-OSITRAN de 2 de marzo de 2022
14	Memorando Conjunto N°0013-2022-MC-OSITRAN de 2 de marzo de 2022
15	Memorando Conjunto N° 00014-2022-MC-OSITRAN de 4 de marzo de 2022
16	Memorando N° 026-2022-PD-OSITRAN de fecha 09 de marzo de 2022
17	Informe Conjunto N° 0019-2022-IC-OSITRAN de 8 de marzo de 2022
18	Memorando N° 027-2022-PD-OSITRAN de fecha 10 de marzo de 2022
19	Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN de 11 de marzo de 2022
20	Informe Conjunto N° 0022-2022-IC-OSITRAN de 11 de marzo de 2022
21	Acuerdo de Consejo Directivo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN de 13 de marzo de 2022
22	Memorando Circular N° 008-2022-PD-OSITRAN del 11 de marzo de 2022
23	Oficio N° 0111-2022-PD-OSITRAN de fecha 26 de mayo de 2022
24	Memorando Conjunto N° 00029-2022-MC-OSITRAN de 26 de mayo de 2022
25	"Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo" del OSITRAN, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 039-2021-CD-OSITRAN.
26	El Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.
27	Sentencia emitida en el Exp. N° 03891-2011-PA/TC por el Tribunal Constitucional.
28	Sentencia de Pleno Jurisdiccional - EXP. N.º 047-2004-AI/TC – Tribunal Constitucional.
29	Carta C-LAP-ADP-MTC-2022-0885 de 27 de mayo de 2022.

## APÉNDICE 2

En relación a las consultas formuladas por la DGPPT, se ha revisado el Memorando N° 026-2022-PD-OSITRAN que contiene el análisis legal preparado por la Presidencia del OSITRAN, el cual señala en relación a las Mejoras y al alcance de las mismas en el marco del Contrato de Concesión, lo siguiente:

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

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

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

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

*Entonces, dado que es posible que el Nuevo Terminal de Pasajeros no necesariamente sea un calco de la Propuesta Técnica (Anexo 6) , se debe identificar en qué casos puede apartarse un Plan Maestro de lo ofrecido en la Propuesta Técnica, respecto de las Mejoras Obligatorias”.*

En relación a la segunda y tercera consulta formulada por la DGPPT, el Memorando N° 026-2022-PD-OSITRAN señala:

*“El cambio de la mejora obligatoria se dará a través de la modificación del Plan Maestro Conceptual General contenido en la Sección 2 del Anexo 6- Propuesta Técnica (Circular 12-99-CEA) salvo en los siguientes aspectos: 3.1. Normas de OACI, IATA y FCC. (Numeral 1.26 del Anexo 14, Numeral 1.34 de la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases, Circular N° 012-99-CEA y numeral 6.6.3.1 de las Bases Consolidadas) 3.2. Requisitos Técnicos Mínimos (Numeral 1.51. de la Cláusula 1, Cláusulas 5.6, 5.7 y Numeral 6.6.3.1 de las Bases Consolidadas) 3.3. Sección 1 y Sección 3 del Anexo 6 de las Bases- Términos de Referencia Técnicos. (Cláusula 1.51, Circular 12 y Numeral 1.34 de la Sección 1 mencionada) 3.4. Criterios mínimos contenidos en las Bases Consolidadas. (Bases Consolidadas).*

***Solo cabe indicar que, a diferencia de la existencia del sistema de dos pistas paralelas con umbrales escalonados para operaciones simultáneas que fueron un requisito solicitado como requerimiento mínimo en las Bases, ello no sucede con la condición de la operación con un solo Terminal de Pasajeros, que aparece descrito como numeral 2.2.1.C.1, en la página 221 del Anexo 6 – Propuesta Técnica, de las Bases, como parte del Plan Maestro Conceptual General, que como ya se ha demostrado si puede sufrir cambios, siempre que se cumpla con los ítems antes señalados.***

*Finalmente, en el último párrafo del anexo Único que se acompaña al informe alcanzado por las áreas se menciona que el Nuevo Terminal de Pasajeros es considerado una Mejora Obligatoria a partir de la suscripción de la Adenda 7, la cual en su numeral 5.3 de la Cláusula Quinta de la Adenda 7, dispone que la construcción del terminal único debe implementarse dentro del plazo de 06 años conforme al Anexo 6.*

*(...)*

***Se hace notar entonces que el énfasis se encuentra puesto en cuanto al plazo, más no en lo que se refiere a las características del Terminal, con lo cual seguimos en el escenario que tantas veces hemos mencionado y que se encuentra respaldado por las cláusulas del Contrato de Concesión y por las Bases del concurso que lo originaron, en el sentido que la característica de “terminal único” puede ser modificada ( por ser parte del Plan Maestro Conceptual General contenido en la Sección 2 del Anexo 6 que se permite que sea modificado) al igual como más adelante podría modificarse la obligación de hacer un mall y cambiarlo por otra infraestructura que resulte más beneficiosa”***



39C920202200161

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres  
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 09 de Junio de 2022

## **OFICIO N° 000161-2022-CG/APP**

Señora

**Verónica Zambrano Copello**

Presidenta del Consejo Directivo

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

Calle Los Negocios 182 - Piso 4

**Lima/Lima/Surquillo**

**Asunto:** Notificación de Informe de Orientación de Oficio N° 3772-2022-CG/APP-SOO

**Referencia:** a) Artículo 8° de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, y sus modificatorias  
b) Directiva N° 013-2022-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG, del 30 de mayo de 2022

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el Servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la Entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin de que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, comunicamos que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Orientación de Oficio N°3772-2022-CG/APP-SOO, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos comunicar al Órgano de Control Institucional de vuestra entidad, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la comunicación del presente informe, las acciones correctivas o preventivas adoptadas y por adoptar respecto de la situación adversa identificada en el citado informe, adjuntando la documentación de sustento respectiva.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**Yván Sergio Guevara Novoa**

Subgerente de Control de Asociaciones Público  
Privadas y Obras por Impuestos (e)  
Contraloría General de la República

(YGN/Inp)

Nro. Emisión: 02470 (C920 - 2022) Elab:(U62414 - C920)

