



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

N°0041-2024-PD-OSITRAN

Lima, 24 de junio de 2024

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), de fecha 24 de junio de 2024, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de Ositran, relacionado con el inicio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil; y,

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 04 de agosto de 2005, el Estado de la República del Perú (en adelante, Concedente), representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en adelante, MTC), y la empresa Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. (en adelante, Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, con fecha 13 de junio de 2023, mediante Carta 5525-CIST3-OSITRAN recibida el 13 de junio de 2023, el Concesionario solicitó al Ositrán iniciar de oficio el procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, así como el respectivo uso de la palabra;

Que, con fecha 18 de setiembre de 2023, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2023-CD-OSITRAN, se resolvió disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión;

Que, con fecha 19 de setiembre de 2023, mediante Oficio N° 00094-2023-SCD-OSITRAN, la Secretaría de Consejo Directivo comunicó al MTC y al Concesionario, la programación de uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán;

Que, con fecha 20 de setiembre de 2023 y 04 de octubre de 2023, el Concesionario y el Concedente, respectivamente, efectuaron el uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán;

Que, con fecha 20 de mayo de 2024, mediante Carta N° 5971-CIST3-OSITRAN, el Concesionario solicitó celeridad en la interpretación de las cláusulas del Contrato de Concesión señalando a la Seguridad Vial como causal autónoma para la activación del mecanismo contractual de Obra Accesoría en base a lo establecido en las Cláusulas 1.6 y 6.46 a 6.50. Asimismo, adjuntó el *Informe Técnico: Situación de emergencia en el tramo concesionado por imposibilidad de implementar medidas de Seguridad Vial* sustentando la situación de emergencia que justifique un pronunciamiento sobre la interpretación de las mencionadas cláusulas por parte de la Presidencia Ejecutiva en lugar del Consejo Directivo dada su falta de quorum;

Que, con fecha 20 de mayo de 2024, a través de los Oficios N° 0200-2024-PD-OSITRAN y N° 0201-2024-PD-OSITRAN, se invitó al Concesionario y Concedente respectivamente, a hacer uso de la palabra ante la Presidencia Ejecutiva, a fin de que ratifiquen sus posiciones de ser el caso, con relación a sus argumentos en torno a la interpretación de la Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión para la ejecución de Obras y labores de Mantenimiento del Tramo 3:

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024
19:58:18 -0500

Visado por:
JARAMILLO TARAZONA,
FRANCISCO
FRANCISCO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 19:53:09 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 19:48:27 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 19:43:35 -0500



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Inambari – Iñapari; así como a presentar sus argumentos en caso consideren que la ejecución de la obra “Ovalo de El Triunfo”, ubicado en Departamento de Madre de Dios, constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva;

Que, con fecha 27 de mayo de 2024, se llevó a cabo el uso de la palabra del Concesionario y del Concedente ante Presidencia Ejecutiva;

Que, el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Creación de OSITRAN, Ley N° 26917, otorga al OSITRAN la función específica de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación;

Que, el artículo 29 del Reglamento General del OSITRAN (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, precisa que la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación, corresponde al Consejo Directivo del OSITRAN. Adicionalmente, dicha norma reglamentaria precisa que la referida interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación;

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

Que, mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas y Reconversión de Contratos de Concesión (en adelante, “los Lineamientos”);

Que, mediante Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo del OSITRAN declaró Precedente Administrativo de observancia obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación de los Contratos de Concesión siempre será de oficio;

Que, el 23 de octubre del 2023 se hizo efectiva la renuncia del señor Alex Díaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán; por lo que, desde esa fecha, el Consejo Directivo no cuenta con el *quorum* para sesionar, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán (en adelante, ROF), aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 09 de noviembre de 2023, se aprobaron las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF, disposiciones aprobadas en razón que a la fecha el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* necesario para sesionar y adoptar los acuerdos, en el marco de su competencia;

Que, el 10 de mayo de 2024, el señor Julio Vidal Villanueva presentó su renuncia al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán;

Que, en ese contexto, el Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) elaborado por la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, sustentan el análisis del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión;

Que, de acuerdo con lo señalado en el mencionado Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), en el presente caso, se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración de la Presidenta Ejecutiva para que proceda a emitir su



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

pronunciamiento respecto a la solicitud de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, en aplicación del artículo 9 del ROF, conforme a las razones expuestas en el referido informe;

Que, igualmente, de acuerdo a lo sustentado en el Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), se advierte que las partes y el Organismo Regulador, coinciden en la forma en la que las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión deben ser aplicadas, habiendo verificado el Organismo Regulador que el entendimiento o la interpretación que las partes tienen del contrato para efectos de su aplicación, es conforme a su naturaleza, y que no desvirtúa su contenido, ni es contrario al marco legal;

Que, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y sus modificatorias;

Que, atendiendo a la coincidencia que las partes y el Organismo Regulador tienen sobre la forma en la que las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión deben ser aplicadas y que no se verifica que dicho entendimiento sea contrario a la naturaleza o contenido del contrato, ni al marco legal vigente, no se advierte que las cláusulas cuya interpretación se solicita, requieran ser interpretadas, por lo que la solicitud del concesionario deviene en improcedente.

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, estando a lo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN; y de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM;

SE RESUELVE:

Artículo 1°. Declarar IMPROCEDENTE la solicitud de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, solicitada por la empresa Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A., con fecha 13 de junio de 2023, por los fundamentos expresados en la parte considerativa de la presente resolución.

Artículo 2°.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A.

Artículo 3°.- Disponer la difusión de la presente Resolución y del Informe Conjunto N° 00092-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

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

Artículo 5°.- Publicar la presente Resolución en el Diario Oficial "El Peruano".

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General
Gerencia General

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

NT: 2024077925

INFORME CONJUNTO N° 00092-2024-IC-OSITRAN
(GAJ - GSF)

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024
17:55:20 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
JARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024
18:09:29 -0500

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

C.c. : **MARÍA CRISTINA ESCALANTE MELCHIORS**
Secretaria de Consejo Directivo

Asunto : Opinión sobre la interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil

Referencia : a) Memorando Circular N° 00023-2024-SCD-OSITRAN (19.06.2024)
b) Memorando Circular N° 00001-2024-SCD-OSITRAN (28.05.2024)
c) Carta N° 5982-CIST3-PD-OSITRAN (29.05.2024)
d) Oficio N° 0201-2024-PD-OSITRAN (20.05.2024)
e) Oficio N° 0200-2024-PD-OSITRAN (20.05.2024)
f) Carta N° 5971-CIST3-OSITRAN (20.05.2024)
g) Oficio N° 00094-2023-SCD-OSITRAN (19.09.2024)
h) Resolución de Consejo Directivo N°0035-2023-CD-OSITRAN (18.09.2023)
i) Oficio Circular N° 0001-2023-SCD-OSITRAN (14.09.2023)
j) Acuerdo N°2560-807-2023-CD-OSITRAN (06.09.2023)
k) Informe Conjunto N° 00127-2023-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) (31.08.2023)
l) Oficio N° 2950-2023-MTC/19 (31.08.2023)
m) Carta N° 5525-CIST3-OSITRAN (13.06.2023)

Fecha : 24 de junio de 2024

I. OBJETO

1. El presente documento tiene por objeto emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, en atención al procedimiento iniciado de oficio mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2023-CD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 04 de agosto de 2005, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. (en adelante, IIRSA Sur o Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari – Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (en adelante, Contrato de Concesión).
3. Mediante la Carta N° 5525-CIST3-OSITRAN de fecha 13 de junio de 2023, el Concesionario solicitó al Ositrán iniciar de oficio el procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, así como el respectivo uso de la palabra.
4. A través del Informe Conjunto N° 00127-2023-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) de 31 de agosto de 2023, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) y la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ), emitieron opinión sobre el pedido de inicio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión,

Visado por: MUNDACA MAYORGA
Jose Manuel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 18:24:14 -0500

Visado por: HIDALGO BRICEÑO
Silvia FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 18:18:05 -0500

Visado por: VEGA VASQUEZ John
Albert FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 18:05:33 -0500

Visado por: JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FIR 10790733-hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/06/2024 17:59:34 -0500

recomendando al Consejo Directivo (en adelante, CD) que no correspondía el inicio del procedimiento de interpretación.

5. El 31 de agosto de 2023, a través del Oficio N° 2950-2023-MTC/19, el Concedente remitió al Ositrán el Informe N° 2569-2023-MTC/19.02, indicando su opinión sobre la interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato.
6. Mediante el Acuerdo N° 2560-807-2023-CD-OSITRAN de fecha 06 de septiembre de 2023, el CD acordó por mayoría, con voto dirimente de la Presidencia y con la abstención del señor Julio Alfonso Vidal Villanueva, iniciar de oficio el procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, así como conceder el pedido de uso de la palabra solicitado por el Concesionario.
7. Por medio de los Oficios N° 00090-2023-SCD-OSITRAN y N° 00088-2023-SCD-OSITRAN, ambos de fecha 13 de septiembre de 2023, la Secretaría del Consejo Directivo comunicó al Concedente y al Concesionario respectivamente, el Acuerdo N° 2560-807-23-CD-OSITRAN referido al inicio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión.
8. A través del Oficio Circular N° 0001-2023-SCD-OSITRAN de fecha 14 de septiembre de 2023, la Secretaría del Consejo Directivo comunicó al Concesionario la programación del pedido de uso de la palabra solicitado. Asimismo, mediante el Oficio N°3207-2023-MTC/19 de fecha 15 de setiembre de 2023, el Concedente solicitó el uso de la palabra ante el Consejo Directivo de Ositrán.
9. El 18 de septiembre de 2023, mediante Resolución de Consejo Directivo N°0035-2023-CD-OSITRAN, se resolvió disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari – Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil.
10. Mediante los Oficios N°00093-2023-SCD-OSITRAN y N°00096-2023-SCD-OSITRAN de fecha 19 de setiembre de 2023, la Secretaría del Consejo Directivo remitió al MTC y al Concesionario, respectivamente, la Resolución de Consejo Directivo N° 0035-2023-CD-OSITRAN, señalando el inicio de oficio el procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión.
11. A través del Oficio N° 00094-2023-SCD-OSITRAN de fecha 19 de septiembre de 2023, la Secretaría de Consejo Directivo comunicó al MTC y al Concesionario, la programación de uso de la palabra ante el Consejo Directivo del Ositrán. Con fecha 20 de setiembre de 2023, el Concesionario efectuó el uso de la palabra ante el CD. Asimismo, el 04 de octubre de 2023, el Concedente efectuó el uso de la palabra ante el CD.
12. Mediante Carta N° 5971-CIST3-OSITRAN de fecha 20 de mayo de 2024, el Concesionario solicitó celeridad en la interpretación de las cláusulas del Contrato de Concesión señalando a la Seguridad Vial como causal autónoma para la activación del mecanismo contractual de Obra Accesoría en base a las Cláusulas 1.6 y 6.46 a 6.50. Asimismo, adjuntó el *Informe Técnico: Situación de emergencia en el tramo concesionado por imposibilidad de implementar medidas de Seguridad Vial* a fin de sustentar la situación de emergencia que justifique un pronunciamiento sobre la interpretación de las mencionadas cláusulas por parte de la Presidencia Ejecutiva en lugar del Consejo Directivo dada su falta de quorum.
13. Por medio de los Oficios N° 0200-2024-PD-OSITRAN y N° 0201-2024-PD-OSITRAN de fecha 20 de mayo de 2024, se invitó al Concesionario y Concedente respectivamente, a hacer uso de la palabra ante la Presidencia Ejecutiva, a fin de que ratifiquen sus posiciones de ser el caso, con relación a sus argumentos en torno a la interpretación de la Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión para la ejecución de Obras y labores de Mantenimiento del Tramo 3: Inambari – Iñapari; así como a presentar sus argumentos en caso consideren que la ejecución de la obra “Ovalo de El Triunfo”, ubicado en Departamento de Madre de

Dios, constituye una situación de emergencia que requiera la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, en el marco del numeral 10 del artículo 9º del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.

14. El 27 de mayo de 2024, el Concesionario y el Concedente efectuaron el uso de la palabra ante la Presidencia Ejecutiva, ratificando sus posiciones sobre la interpretación de las cláusulas del contrato, exponiendo los motivos por los cuales resulta necesario el pronunciamiento de emergencia por parte de la Presidencia del Consejo Directivo de Ositrán.
15. El 18 de junio de 2024, se emitió el Informe Conjunto N° 00089-2024-IC-OSITRAN (GAJ - GSF) en el cual se analizaron los argumentos y fundamentos expuestos por el Concesionario y Concedente.
16. Posteriormente, el 19 de junio de 2024, la Presidenta Ejecutiva remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica y Gerencia de Supervisión y Fiscalización el Memorando Circular N° 00023-2024-SCD-OSITRAN.

III. **ANÁLISIS**

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

- A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión.
- B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual.
- C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión.
- D. Del contenido de las cláusulas materia de solicitud de interpretación.
- E. Posiciones planteadas por el Concedente y Concesionario.
- F. Evaluación de la estipulación contractual.

A. **Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión**

18. De conformidad con lo establecido en el literal e) del numeral 7.1 del artículo 7º de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, es función principal del Organismo Regulador interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación:

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

(...)”

(Subrayado agregado)

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

“Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión

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

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

(Subrayado agregado)

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

“Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo

Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:

(...)

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

(Subrayado agregado)

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

B. Principios legales y mecanismos de interpretación contractual

22. De acuerdo con lo previsto en el artículo 4.1 de los “Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de contratos de concesión” (en adelante, los Lineamientos), aprobados mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2004, se entiende por interpretación aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significación del Contrato de Concesión¹. Así, según el artículo 6.1 de los mencionados Lineamientos, la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, dando claridad al texto y haciendo posible su aplicación.
23. De conformidad con los referidos Lineamientos, el Ositrán interpreta los Contratos de Concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance²; (ii) el lógico, que resuelve lo que se quiso decir en la cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado - *ratio legis* -³; (iii) el sistemático, por comparación con otras cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y, (iv) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente, detectando la intención del promotor de la inversión privada.
24. Asimismo, cabe indicar que mediante Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán declaró Precedente Administrativo de observancia obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación

¹ Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN:

“4. DEFINICIONES

4.1 Interpretación

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

² La interpretación literal es recogida en el artículo 168° del Código Civil conforme a lo siguiente: “El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe”.

³ La interpretación lógica, finalista o integral es recogida en el artículo 170° del Código Civil conforme a lo siguiente: “Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto”.

de los Contratos de Concesión siempre será de oficio⁴. En ese sentido, el Organismo Regulador puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de una o más cláusulas de los Contratos de Concesión a través de comunicaciones de las partes o de sus propios órganos; sin embargo, la facultad de determinar la existencia de la ambigüedad de las cláusulas y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación, en el presente caso, corresponde, exclusiva y excluyentemente al Consejo Directivo del Ositrán como órgano competente para interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

25. Cabe resaltar que nos referimos a cláusulas contenidas en el contrato, no a la integración de disposiciones no contempladas o de una interpretación para cubrir vacíos contractuales, pues ello está fuera del marco legal y de la competencia del Ositrán. Siendo así, este Organismo Regulador no se encuentra facultado a crear obligaciones que no se encuentren contenidas o comprendidas dentro del ámbito del propio Contrato de Concesión, tal como lo dispone el último párrafo del numeral 6.1 de los Lineamientos del Ositrán, toda vez que ello implicaría suplir ilegítimamente las voluntades de las Partes.

C. Criterios de interpretación aplicables según el Contrato de Concesión

26. Adicionalmente a las reglas de interpretación antes señaladas, se deben tener presente también los criterios de interpretación previstos en la Sección XVI del Contrato de Concesión:

“SECCIÓN XVI: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

(...)

Criterios de Interpretación

16.3. *En caso de divergencia en la interpretación de este Contrato, las Partes seguirán el siguiente orden de prelación para resolver dicha situación:*

- a) *El Contrato; y,*
- b) *Las Bases.*

16.4. *El Contrato se suscribe únicamente en idioma castellano. De existir cualquier diferencia entre cualquier traducción del Contrato y éste, prevalecerá el texto del Contrato en castellano. Las traducciones de este Contrato no se considerarán para efectos de su interpretación.*

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

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

Los términos en singular incluirán los mismos términos en plural y viceversa. Los términos en masculino incluyen al femenino y viceversa.

16.7. *El uso de la disyunción “o” en una enumeración deberá entenderse que comprende excluyentemente a alguno de los elementos de tal enumeración.*

⁴ Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2019-CD-OSITRAN:
“Artículo 3°. - Declarar como Precedente Administrativo de observancia obligatoria lo señalado en los numerales 26 al 36 de la presente Resolución, en relación a que, a partir del presente caso, el inicio del procedimiento de interpretación de los Contratos de Concesión siempre será de oficio.”

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

16.9. Todas aquellas Tarifas, costos, gastos y similares a que tenga derecho el CONCESIONARIO por la prestación del Servicio deberán ser cobrados en la moneda que corresponda conforme a las Leyes y Disposiciones Aplicables y a los términos del Contrato.”

[Subrayado agregado]

27. De acuerdo con lo anteriormente señalado y considerando que en el presente caso existen dos posibles lecturas de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, se procederá a determinar el alcance o sentido de dichas cláusulas en lo referido a las Obras Accesorias mediante la aplicación de los métodos de interpretación que resulten pertinentes.

D. Del contenido de la cláusula materia de solicitud de interpretación

28. Las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, cuya interpretación es objeto de análisis establecen lo siguiente:

“1.6 Definiciones

(...)

Obras Accesorias

Son aquellas Obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno Mantenimiento Rutinario, Periódico y de Emergencia, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.”

Obras Accesorias

6.46.- Durante la vigencia de la Concesión el CONCESIONARIO podrá presentar al CONCEDENTE y al REGULADOR un informe que sustente la necesidad de ejecutar Obras Accesorias.

En este informe se debe acreditar de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias, se debe a fenómenos naturales, y que en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento y Conservación de las Obras u otras causas imputables al CONCESIONARIO.”

[Subrayado agregado]

29. Ahora bien, en el Informe Conjunto N° 00127-2023-IC-OSITRAN (GAJ-GSF), la GSF y la GAJ brindaron una lectura de la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión de acuerdo a lo siguiente:

*“25. La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato establece de manera clara que **son obras vinculadas directamente a la Concesión que se ejecutaran para estabilizar la infraestructura vial**, remitiéndose a su vez a las cláusulas 6.46 a 6.50 del Contrato. La cláusula 1.6 establece dos supuestos conforme se indica a continuación:*

i) Que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; o,

ii) Cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia:

a) Se deteriore prematuramente, o

b) Requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

El primer (i) supuesto aplica para ejecutar **obras de estabilización nuevas** (tales como muros, gaviones, enrocados, revegetación, sistema de drenaje) en sectores que no han sido previstos en el Expediente Técnico, y que durante el plazo de la Concesión se requieren por aproximación al talud inferior de la vía por la erosión de los ríos o por causas geotécnicas (hundimiento, ondulaciones, desplazamientos).

El segundo (ii) supuesto aplica para ejecutar **obras de estabilización** en sectores cuya solución de ingeniería (existente) ha sido **ejecutada inicialmente de acuerdo con el Expediente Técnico**; pero -a pesar del adecuado y oportuno mantenimiento- se han deteriorado prematuramente, por lo que se requiere su reposición, o cuando requiere ser modificada por razones de seguridad vial.

(...) Este último supuesto **no habilita la construcción de obras únicamente por razones de seguridad vial**, toda vez que, **para la construcción de dichas obras se requiere cumplir con los demás términos y condiciones descritos en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.**

30. Del mismo modo, en el referido informe se emite la siguiente lectura sobre la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión:

“26. (...) la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión -a la que expresamente remite la definición de “Obras Accesorias” contenida en la cláusula 1.6- establece que, para la ejecución de Obras Accesorias, el Concesionario presentará un informe con la siguiente información:

- a. Sustentar la necesidad de ejecutar Obras Accesorias.
- b. Acreditar de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias **se deben a fenómenos naturales**, y que en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento y Conservación u otras causas imputables al Concesionario.

Como puede observarse, de la lectura de la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, se verifica que el Concesionario presentará un informe que sustente la necesidad de ejecutar Obras Accesorias, en el cual debe acreditar fehacientemente que las causas que originan la necesidad de realizar dichas Obras obedecen a fenómenos naturales, y que en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento u otras causas imputables a IIRSA Sur Tramo 3.”

31. Sin embargo, en el Acta N° 807-2023-CD-OSITRAN, se puede evidenciar que el Consejo Directivo se aparta de la opinión contenida en el Informe Conjunto N° 00127-2023-IC-OSITRAN (GAJ - GSF) toda vez que indica no encontrarse de acuerdo con el análisis señalado respecto de la lectura de las Cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión. En ese sentido, respecto del análisis del párrafo final de la cláusula 1.6 formulado en el Informe Conjunto, el CD indicó lo siguiente:

“Sin embargo, esta no es una aplicación basada en la literalidad de la cláusula, puesto que en el análisis se sustituye la conjunción disyuntiva “o” por la conjunción copulativa “y”. Es decir, el Informe conjunto entiende que el supuesto es una suma de dos situaciones “estabilizar la infraestructura y otorgar seguridad vial a los usuarios”. Sin embargo de la literalidad de la cláusula se lee que se trata de dos situaciones distintas cuando “se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

[subrayado y resaltado agregado]

32. De lo señalado en el párrafo precedente, se verifica que el CD concluyó que el último supuesto de la cláusula 1.6 trata de **dos situaciones distintas**, es decir: cuando “se deteriora prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

33. En cuanto a la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, el CD también tuvo una lectura discrepante con la del Informe Conjunto señalando lo siguiente:

“(…) esta cláusula es oscura y genera ambigüedad por su ubicación, puesto que se refiere a la existencia de un informe de sustento antes de referirse al inicio del procedimiento que se da con la presentación de una solicitud.

La mención de la existencia de una solicitud es tratada en la siguiente cláusula 6.47. donde expresamente se señala que solo procederá el trámite si el CONCEDENTE, con la opinión favorable del REGULADOR, acepta la realización de las Obras Accesorias solicitadas por el CONCESIONARIO (...). Se advierte entonces que la solicitud y su aceptación es pues un requisito sine qua non para que proceda la realización de la obra accesoria, no así la existencia de un informe que acredite la causa basada en fenómenos naturales.”

[Subrayado y resaltado agregado]

34. En atención a lo expuesto, la Resolución del Consejo Directivo N° 0035-2023-CD-OSITRAN dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión sobre la base de los fundamentos plasmados en los acápites V.1 y V.2 del Acta de la Sesión Ordinaria de Consejo Directivo N° 807-2023-CD-OSITRAN, en donde el CD adoptó por mayoría el Acuerdo N° 2560-807-2023-CD-OSITRAN de fecha 06 de septiembre de 2023.
35. Siendo así, de la revisión de estos documentos, se colige la existencia de dos posibles lecturas sobre las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión:
- i) Lectura 1: “La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión establece que las Obras Accesorias *solo* podrán ejecutarse para “estabilizar” la infraestructura vial y solo este tipo de intervención sería susceptible de ser calificado como obra accesoria, toda vez que, la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión -a la que expresamente remite la cláusula 1.6- establece que para la ejecución de Obras Accesorias, el Concesionario presentará un informe en el que se acredite de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias se deben a fenómenos naturales, lo que excluiría el supuesto de seguridad vial que no devenga de un fenómeno natural.”
 - ii) Lectura 2: “La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión no limita la ejecución de dichas obras únicamente a la “estabilización” de la infraestructura vial; por lo tanto, lo establecido en el segundo párrafo de la Cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, con relación a que las causas que originan la necesidad de realizar Obras Accesorias deban estar basadas en la ocurrencia de fenómenos naturales (6.46), no resulta aplicable para los supuestos en donde el “tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el expediente técnico requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

E. Posiciones planteadas por el Concedente y Concesionario

a. De lo señalado por el Concesionario

36. De acuerdo con lo expuesto en la Carta N° 5525-CIST3-OSITRAN, el Concesionario solicitó al OSITRAN que inicie de oficio el procedimiento de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, argumentando lo siguiente:
- i) La definición de Obra Accesoría la da el numeral 1.6 del Contrato de Concesión y ninguna otra cláusula del referido texto, consecuencia de lo cual los supuestos en los cuales procede la ejecución de una obra accesoria son los siguientes:

Primer Supuesto	Segundo Supuesto
<i>Obras vinculadas directamente a la Concesión que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia se deteriore prematuramente.</i>	<i>Obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, requiera ser modificado por razones de seguridad vial.</i>

- ii) A su vez, las reglas de los numerales 6.46 a 6.50 establecen pautas para la ejecución que las partes deben respetar al pactar la misma en relación a cada obra, así como los aspectos relativos a su conservación.
- iii) Así, si el numeral 1.6 establece los supuestos en que procede la ejecución de una obra accesoria (regla sustantiva) no se puede a través de una regla de procedimiento como la establecida en el numeral 6.46 (regla adjetiva o de procedimiento) modificar los supuestos reduciéndolos a su mínima expresión.
- iv) Resulta clarísimo que el numeral 1.6 establece dos supuestos distintos que permiten la ejecución de obras accesorias que requieren el cumplimiento de condiciones diferentes, pues el supuesto de las normas de seguridad vial en lo absoluto requiere que se acredite la concurrencia de un fenómeno de la naturaleza sino simplemente que se acredite que la solución de ingeniería originalmente considerada requiere ser modificada por razones de seguridad vial. Pretender que para todos los supuestos se acredite la concurrencia de fenómenos de la naturaleza, es quitarle eficacia al supuesto relacionado con las razones de seguridad vial.
- v) Una interpretación en dicha forma implicaría que el supuesto sobre seguridad vial no tenga ningún efecto, pues nunca serviría de sustento para ejecutar obras accesorias, debiendo recordarse que ya el CD del Ositrán ha señalado que si una posible interpretación priva de efectos una cláusula, debe de desestimarse.
37. En el informe oral de fecha 20 de septiembre de 2023, el Concesionario reiteró los referidos argumentos.
- b. De lo señalado por el Concedente**
38. Por su parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Oficio N° 2950-2023-MTC/19 y el Informe N° 2569-2023-MTC/19.02, argumento lo siguiente:
- i) Una lectura correcta de la cláusula 1.6 es aquella en la que se desprenden los siguientes supuestos en los que se puede solicitar la ejecución de obras accesorias:
- Para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.
 - Cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno Mantenimiento Rutinario, Periódico y de Emergencia
 - Se deteriore prematuramente.
 - Requiera ser modificado por razones de seguridad vial.”
- ii) Con respecto a las cláusulas 6.46 al 6.49 del Contrato de Concesión, el Concedente señala que la finalidad de dichas cláusulas es exponer el procedimiento para la ejecución de obras accesorias.

- iii) En aplicación del método lógico de interpretación jurídica -que busca determinar el verdadero significado del objeto de interpretación utilizando la lógica, alcanzando la mejor razón del ser del mismo y descartando interpretaciones que conduzcan a lo absurdo- la interpretación que permite la aplicación de todos los supuestos contenidos en la cláusula 1.6, es aquella en la que el requerimiento de sustentar la concurrencia de un fenómeno natural consignado en la cláusula 6.46 solo se aplicaría al primer supuesto vinculado a la estabilización de la infraestructura vial para evitar daños a la misma por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; más no a otros supuestos como el relacionado a obras accesorias por razones de seguridad vial.
- iv) Dicha interpretación se encuentra conforme al principio de enfoque de resultados regulado en el numeral 3, artículo 4° del Decreto Legislativo N° 1362, el cual menciona que, entre dos o más alternativas viables, se debe optar por la que permita la ejecución del proyecto y promueva la inversión.
- v) El sector El Triunfo km 432+975 al km 433+115 se encuentra ubicado en la ruta PE-30C de la Red Vial Nacional, en el cual se han realizado diversos análisis de seguridad vial en los que se han identificado condiciones riesgosas para los usuarios originados por el flujo de tránsito irregular de los diferentes tramos confluyentes a dicha intersección, condiciones riesgosas que han ocasionado desde el 2017, alrededor de trece (13) accidentes reportados, causando diecisiete (17) heridos y un (01) fallecido, concluyéndose de manera fehaciente que existe la necesidad de emplazar nuevas obras que regulen el tránsito en el sector.

39. En el informe oral del 4 de octubre de 2023, el Concedente reiteró los referidos argumentos.

F. Evaluación de la estipulación contractual objeto de interpretación

40. Conforme ha sido señalado en los Antecedentes del presente documento, a través del Informe Conjunto N° 00127-2023-IC-OSITRAN, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica señalaron que la definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión establecía que son obras vinculadas directamente a la Concesión que se ejecutaran -en todos los casos- para estabilizar la infraestructura vial conforme al procedimiento establecido en las cláusulas 6.46 a 6.50 del Contrato de Concesión; es decir, conforme a lo señalado en dicho documento la Cláusula 1.6 establecía dos supuestos para la ejecución de Obras Accesorias:

- (i) Obras que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; o,
- (ii) Obras que sean requeridas cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia: se deteriore prematuramente, o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

41. Ahora bien, a través del Acta de Acuerdo N° 2259-807-2023-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán determinó el inicio de oficio del procedimiento de interpretación, toda vez que, tal como fue señalado en el Acta de la Sesión Ordinaria N° 807-2023-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo señaló lo siguiente:

- (i) Respecto del análisis del párrafo final de la cláusula 1.6 formulado en el Informe Conjunto indicó: "Sin embargo, esta no es una aplicación basada en la literalidad de la cláusula, puesto que en el análisis se sustituye la conjunción disyuntiva "o" por la

conjunción copulativa “y”. Es decir, el Informe conjunto entiende que el supuesto es una suma de dos situaciones “estabilizar la infraestructura y otorgar seguridad vial a los usuarios”. Sin embargo, de la literalidad de la cláusula se lee que se trata de dos situaciones distintas cuando “se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

- (ii) Concluyó que el último supuesto de la cláusula 1.6 trata de dos situaciones distintas es decir: cuando “se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

42. Consecuentemente, se identifican dos lecturas posibles respecto del contenido de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión:

- (i) La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión establece que las Obras Accesorias *solo* podrán ejecutarse para “estabilizar” la infraestructura vial y solo este tipo de intervención sería susceptible de ser calificado como obra accesoria, toda vez que, la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión -a la que expresamente remite la cláusula 1.6- establece que para la ejecución de Obras Accesorias, el Concesionario presentará un informe en el que se acredite de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias se deben a fenómenos naturales, lo que excluiría el supuesto de seguridad vial que no devenga de un fenómeno natural.
- (ii) La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión no limita la ejecución de dichas obras únicamente a la “estabilización” de la infraestructura vial; por lo tanto, lo establecido en el segundo párrafo de la Cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, con relación a que las causas que originan la necesidad de realizar Obras Accesorias deban estar basadas en la ocurrencia de fenómenos naturales (6.46), no resulta aplicable para los supuestos en donde el “tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el expediente técnico requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.

43. A continuación, se procederá al análisis de las dos lecturas posibles de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato mediante los respectivos métodos de interpretación.

Lectura 1

44. Sobre la primera lectura, debe tenerse en cuenta que la misma tiene como premisa base que las Obras Accesorias son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50:

- que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; o,
- cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia: se deteriore prematuramente, o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.

45. Es decir, de acuerdo con una lectura literal o gramatical de la cláusula 1.6 tenemos que las obras accesorias corresponden a los siguientes supuestos:

- (i) para estabilizar la infraestructura, en sectores no considerados en el expediente técnico para evitar daños a la infraestructura por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, conforme a lo señalado en la cláusula 6.46 del contrato,

- (ii) para estabilizar la infraestructura cuando la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico, a pesar del adecuado mantenimiento: ii.a) se deteriore prematuramente; o, ii.b) se requiera modificar por seguridad vial, conforme a lo señalado en la cláusula 6.46 del contrato.
46. Complementariamente, esta lectura considera que en la medida que la cláusula 1.6, expresamente remite a la cláusula 6.46, para la aplicación de todos los supuestos de obras accesorias, el Concesionario deberá presentar un informe acreditando fehacientemente que la causa que origina la necesidad de realizar estas obras se debe a fenómenos naturales.
47. Siendo así, esta lectura subordina todos los supuestos de obras accesorias a la necesidad de estabilizar la infraestructura y a la acreditación de que las causas que originan dicha necesidad, obedecen a fenómenos naturales, sin admitir excepción alguna.
48. Consecuentemente, esta lectura comprende los supuestos de: i) estabilización de la infraestructura -en sectores no considerados en el expediente técnico- para evitar daños por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; ii.a) estabilización de la infraestructura cuando -la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico- a pesar del adecuado mantenimiento se deteriore prematuramente (ambos supuestos asociados a la existencia previa de fenómenos naturales); así como al supuesto de: ii.b) estabilización de la infraestructura cuando -la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico- a pesar del adecuado mantenimiento requiere ser modificada por razones de seguridad vial, asociándola también a la existencia previa de fenómenos naturales.
49. En este punto, resulta pertinente traer a colación al concepto de seguridad vial. La Organización Mundial de la Salud define a la seguridad vial como: “las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito”. Igualmente, el Manual de Seguridad Vial aprobado mediante Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14, la define como: “Conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías”.
50. Como se puede apreciar de ambas definiciones, la seguridad vial la constituyen las medidas o acciones orientadas a prevenir o reducir el riesgo de accidentes, lesiones o muertes de los usuarios en las vías. Se desprende entonces que lo esencial del concepto “seguridad vial” es reducir o evitar los accidentes, lesiones y muertes en las carreteras, calles y vías en general, independientemente de si los accidentes fueron causados por fenómenos naturales que dañaron las vías, el deficiente diseño de una carretera o una explosión demográfica cerca de una vía que provoca un desordenado aumento del tráfico; pues lo fundamental vienen a ser las acciones adoptadas para resguardar la salud y vida de pasajeros y peatones.
51. Corresponde entonces revisar de nuevo lo expresamente dispuesto por la cláusula 1.6 que textualmente dispone lo siguiente:
- “Obras Accesorias
Son aquellas Obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno Mantenimiento Rutinario, Periódico y de Emergencia, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.”
52. Como se puede apreciar, bajo una interpretación literal o gramatical de la cláusula, no hay un “y” que asocie la modificación por razones de seguridad vial al deterioro prematuro de la infraestructura, sino un “o” que por el contrario, le otorga autonomía a las razones de seguridad vial respecto del deterioro prematuro por fenómenos o acción de la naturaleza.

53. Consecuentemente, esta lectura prescinde de un supuesto expresamente desarrollado en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, como es que las obras accesorias además de ejecutarse para evitar daños en la infraestructura por efecto de la erosión o cuando esta se deteriore prematuramente, también pueden ejecutarse cuando la infraestructura requiera ser modificada exclusivamente por razones de seguridad vial, lo que como hemos visto esencialmente se refiere a evitar o reducir, accidentes de tránsito, lesiones y muertes de los usuarios en las vías, independientemente de su causa, esto es, sin subordinar este supuesto a la acreditación de la existencia de fenómenos naturales señalada en el segundo párrafo de la cláusula 6.46 que no le resulta aplicable. En tal sentido, bajo esta lectura no se comprenderían todos los supuestos previstos por esta cláusula, esto es, todo aquello que fue objeto y causa de la misma de acuerdo con una interpretación lógica o finalista del contrato.
54. En virtud de las consideraciones expuestas, esta lectura de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión queda desvirtuada.

Lectura 2:

55. Sobre la segunda lectura, debe tenerse en cuenta que la misma tiene como premisa base que las Obras Accesorias son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión que:
- se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el Tramo conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.46 a 6.50, que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del CONCESIONARIO para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia o
 - cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico, a pesar del adecuado y oportuno Mantenimiento Rutinario, Periódico y de Emergencia, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.
56. Es decir, de acuerdo con una lectura literal o gramatical de la cláusula 1.6 tenemos que las obras accesorias corresponden a los siguientes supuestos:
- i) para estabilizar la infraestructura, en sectores no considerados en el expediente técnico para evitar daños a la infraestructura por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, conforme a lo señalado en la cláusula 6.46 del contrato, o
 - ii) cuando la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico, a pesar del adecuado mantenimiento: ii.a) se deteriore prematuramente; o, ii.b) se requiera modificar por seguridad vial. Nótese que para este último supuesto no se considera aplicable la cláusula 6.46 del contrato como en el caso anterior.
57. Nótese, que bajo esta lectura, a diferencia de la anterior, la estabilización de la infraestructura vial deja de ser una premisa base de todos los supuestos de obras accesorias, para serlo únicamente de las obras necesarias para evitar daños a la infraestructura por efecto de la erosión vial o geotecnia (primer supuesto).
58. Ahora bien, en lo que respecta a la cláusula 6.46, bajo esta lectura, en concordancia con la lectura de la cláusula 1.6 desarrollada precedentemente, la presentación de un informe que acredite fehacientemente que las causas que originan la necesidad de obras accesorias obedece a fenómenos naturales, aplicaría al supuesto vinculado a la estabilización de la infraestructura vial para evitar daños a la misma por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; más no al supuesto relacionado a obras accesorias exclusivamente por razones de seguridad vial.

59. Siguiendo con esta lectura, en el primer párrafo de la cláusula 6.46 se indica que el Concesionario podrá presentar un informe de sustento sobre la necesidad de ejecutar obras accesorias, cuestión que debe entenderse teniendo en consideración a su vez lo señalado por la cláusula 6.47:

6.47 En el evento que el CONCEDENTE, con la opinión favorable del REGULADOR, acepte la realización de las Obras Accesorias solicitadas por el CONCESIONARIO, y exista acuerdo con éste en la valorización de ellas y en el mecanismo de pago, las inversiones de estas Obras serán asumidas por el CONCESIONARIO, con cargo a los recursos del CONCEDENTE, en función al mecanismo de pago que acuerden las Partes.

60. Como se puede apreciar, en la cláusula 6.47 se señala que procederá la ejecución de las obras solicitadas con la aceptación del Concedente, previa opinión favorable del Regulador, sin mencionarse un informe que acredite la existencia de fenómenos naturales, de lo que se desprende, conforme a esta lectura, que el informe referido en el segundo párrafo de la cláusula 6.46 únicamente será requerido en el supuesto de ejecución de obras cuya necesidad precisamente derive de fenómenos naturales y no en el supuesto relacionado a razones de seguridad vial.
61. Entender lo contrario implicaría que la cláusula 6.46, cuyo objeto es desarrollar el procedimiento para la aceptación de las obras accesorias, prive parcialmente de efectos a una cláusula que establece definiciones del contrato de concesión, como es la cláusula 1.6, la cual reconoce expresamente entre los supuestos de obras accesorias a aquellas necesarias por razones de seguridad vial.
62. Consecuentemente, tenemos que esta lectura recoge como supuestos de obras accesorias tanto a aquellas relacionadas con la estabilización de la infraestructura -en sectores no considerados en el expediente técnico- para evitar daños causados por la erosión fluvial o geotecnia, esto es, debido a fenómenos naturales; como a aquellos supuestos presentados cuando -la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico- a pesar del adecuado mantenimiento, se deteriore prematuramente, así como también, cuando las obras sean requeridas por razones de seguridad vial, en estricta aplicación de las dos disyunciones “o” que contiene la cláusula 1.6 reseñada precedentemente, de conformidad con una interpretación literal o gramatical de la cláusula.
63. De igual manera, esta lectura resulta acorde con el concepto de seguridad vial entendido como las medidas o acciones orientadas a prevenir o reducir el riesgo de accidentes, lesiones o muertes de los usuarios en las vías; conforme la han definido tanto la Organización Mundial de la Salud como el Manual de Seguridad Vial emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En efecto, se verifica que se cumple con el objeto de la cláusula al considerar también como obras accesorias, a aquellas obras necesarias por razones de seguridad vial independientemente de si esa necesidad obedece a fenómenos naturales o no, de conformidad con una interpretación lógico o finalista del contrato, cabe recordar que al respecto Gastón Fernández (2002) ha señalado: “a fin de llevar a cabo una interpretación finalista de forma correcta, se debe siempre intentar esclarecer **cuál fue la causa del contrato**. Para ello, se debe tener en claro qué pretendieron las partes al realizar el negocio (como propósito práctico empírico común) y qué se encuentra expresado en sus declaraciones y sus comportamientos. Al respecto, BIANCA ha expresado que el significado del contrato no puede ser adecuadamente aprehendido si no se tiene en cuenta las razones prácticas perseguidas por el negocio, esto es, **su causa concreta**” (p. 160).
64. Asimismo, esta lectura resulta acorde con lo dispuesto por el TUO del Decreto Legislativo 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas que en su artículo 4º establece como principio en todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en dicho Decreto Legislativo al **Enfoque por Resultados**, conforme al cual constituye una regla en la toma de decisiones de las

entidades públicas la siguiente⁵: “Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por la que permita la ejecución del proyecto en los plazos correspondientes, la que promueva la inversión, la que garantice la disponibilidad del servicio, la que permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto, o la que resulte más conveniente en términos de costos, eficiencia o sostenibilidad”. En el presente caso, comprender dentro del supuesto de obras accesorias a la seguridad vial resulta más conveniente en términos de reducir el costo social de los accidentes de tránsito y sus consecuencias sobre la salud e integridad de los usuarios.

65. Por lo tanto, en atención a los fundamentos expuestos, podemos concluir que esta lectura es la que resulta acorde a lo establecido en las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, considerando los métodos de interpretación literal y lógico (finalista) de los Lineamientos del Ositrán, aplicados en el presente análisis de las referidas cláusulas.
66. Finalmente, cabe precisar que toda vez que bajo esta lectura de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, ya no es aplicable el segundo párrafo de la cláusula 6.46 para el caso de Obras Accesorias por seguridad vial, se debe entender que en este supuesto el informe que presente el CONCESIONARIO al CONCEDENTE y al REGULADOR, en virtud de la primera parte de la cláusula 6.46, deberá sustentar la necesidad de ejecutar Obras Accesorias por seguridad vial, debiendo contener la pertinencia y magnitud de dichas Obras Accesorias para dar una solución adecuada al problema de seguridad vial, correspondiendo previamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de órgano rector nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, validar el contenido de dicho informe.

Cuestión final

67. La opinión contenida en el presente informe debería ser puesta en conocimiento del Consejo Directivo del Ositrán a fin de que dicho órgano colegiado proceda con su revisión y aprobación, de considerarlo pertinente, en el marco de sus competencias. No obstante, considerando que a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo, conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán⁶, no es posible que el presente Informe pueda ser objeto de debate y aprobación.
68. Ahora bien, en atención a la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, se advierte que los informes sustentatorios de los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener: *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.

⁵ Decreto Legislativo 1362. Artículo 4.- Principios:

4.1 En todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo, se aplican los siguientes principios:

3. Enfoque de resultados:

Constituyen reglas para la aplicación de este principio en la toma de decisiones de las entidades públicas referidas en el artículo 2, las siguientes:

- a. Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por la que permita la ejecución del proyecto en los plazos correspondientes, la que promueva la inversión, la que garantice la disponibilidad del servicio, la que permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto, o la que resulte más conveniente en términos de costos, eficiencia o sostenibilidad.

⁶ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM:

“Artículo 6.- Del Consejo Directivo

(...)

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

69. En ese sentido corresponde analizar si como consecuencia de la evaluación realizada al pedido de interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, se ha identificado algún aspecto que pudiese ameritar que la Presidencia del Consejo Directivo proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán.
70. En el presente caso, cabe señalar que con fecha 27 de mayo de 2024, el Concesionario y el Concedente sustentaron de manera presencial, ante la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, la necesidad de un pronunciamiento de emergencia en relación con la interpretación de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión.
71. En el caso del Concesionario, en el “*Informe Técnico: Situación de emergencia en el tramo concesionado por imposibilidad de implementar medidas de Seguridad Vial*” y en su presentación oral, expuso los siguientes argumentos:
- La exposición a riesgos innecesarios por interpretación restrictiva ha generado que hasta la fecha existan proyectos que necesiten ser evaluados, procesados e implementados en el marco de Seguridad Vial, dichos proyectos, a la fecha, constituyen “puntos negros” en los cuales se han registrado desde el año 2011, más de 1682 accidentes de tránsito, 164 personas fallecidas y 930 personas heridas⁷.
 - Con relación al proyecto Ovalo El Triunfo (en el Sector El Triunfo, departamento de Madre de Dios), necesita ejecutarse con urgencia bajo la figura contractual de Obra Accesoría debido al crecimiento demográfico de la población, la evolución del tráfico local, así como los accidentes de tránsito registrados desde el año 2017, habiéndose presentado más de 17 heridos y un (01) fallecido, siendo este sector el más crítico, motivo por el que dicho proyecto ha sido declarado de necesidad pública e interés nacional, lo que demuestra la urgencia de su construcción en el marco de una situación de emergencia.
 - Existen varios requerimientos por parte de autoridades locales y población afectada solicitando la implementación de medidas de Seguridad Vial en el proyecto Ovalo El Triunfo, a fin de que durante su trayecto no se encuentren expuestos a riesgos innecesarios, los cuales pueden abordarse mediante la ejecución de una Obra Accesoría por razones de Seguridad Vial.
72. En el caso del Concedente, expuso fundamentos similares a los señalados por el Concesionario, recalcando el alto índice de accidentabilidad en el tramo concesionado, el cual continúa durante el trámite del procedimiento. En cuanto a la Ley N° 31977, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura para el desarrollo descentralizado del país, enfatizo que uno de ellos es la construcción del Óvalo El Triunfo, resaltando la exposición de motivos de dicha ley, en la cual se señala la urgencia que amerita la construcción del proyecto por la falta de medidas de seguridad que viene provocando accidentes.
73. En ese sentido, como se puede apreciar, las partes han informado de eventos que vendrían suscitándose y que estarían generando una problemática al usuario de la concesión en el Tramo 3, vinculados – según lo señalado por las partes - a asuntos de seguridad vial, por la alta accidentabilidad que se viene dando a la fecha, generando pérdidas humanas y daños materiales, lo cual motiva la necesidad de priorizar la atención de la interpretación solicitada por las partes bajo el supuesto de una situación de

⁷ Cabe precisar que, el número de accidentes de tránsito, personas heridas y personas fallecidas indicadas por el Concesionario en el “*Informe Técnico: Situación de emergencia en el tramo concesionado por imposibilidad de implementar medidas de Seguridad Vial*” corresponde al número de accidentes que se han presentado a lo largo de la concesión desde el año 2011 en adelante.

emergencia, considerando que una de las funciones de OSITRAN es garantizar la seguridad de los usuarios en las vías concesionadas⁸.

IV. **CONCLUSIONES**

74. Conforme al análisis efectuado precedentemente, se puede concluir lo siguiente:

- i) Las cláusulas objeto del procedimiento de interpretación son las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión del Tramo 3: Inambari - Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.
- ii) Al respecto, se consideró que las mencionadas disposiciones contractuales podrían llevar a dos lecturas posibles:
 - La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión establece que las Obras Accesorias *solo* podrán ejecutarse para “*estabiliza*” la infraestructura vial y solo este tipo de intervención sería susceptible de ser calificado como obra accesorio, toda vez que, la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión -a la que expresamente remite la cláusula 1.6- establece que para la ejecución de Obras Accesorias, el Concesionario presentará un informe en el que se acredite de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias se deben a fenómenos naturales, lo que excluiría el supuesto de seguridad vial que no devenga de un fenómeno natural.
 - La definición de Obras Accesorias contenida en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión no limita la ejecución de dichas obras únicamente a la “*estabilización*” de la infraestructura vial; por lo tanto, lo establecido en el segundo párrafo de la Cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, con relación a que las causas que originan la necesidad de realizar Obras Accesorias deban estar basadas en la ocurrencia de fenómenos naturales (6.46), no resulta aplicable para los supuestos en donde el “tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el expediente técnico requiera ser modificado por razones de seguridad vial”.
- iii) La primera lectura prescinde de un supuesto expresamente desarrollado en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, como es que las obras accesorias además de ejecutarse para evitar daños en la infraestructura por efecto de la erosión o cuando esta se deteriore prematuramente, también pueden ejecutarse cuando la infraestructura requiera ser modificada exclusivamente por razones de seguridad vial, lo que como hemos visto esencialmente se refiere a evitar o reducir, accidentes de tránsito, lesiones y muertes de los usuarios en las vías, independientemente de su causa, esto es, sin subordinar este supuesto a la acreditación de la existencia de fenómenos naturales señalada en el segundo párrafo de la cláusula 6.46 que no le resulta aplicable. En tal sentido, bajo esta lectura no se comprenderían todos los supuestos previstos por esta cláusula, esto es, todo aquello que fue objeto y causa de la misma.
- iv) Por el contrario, la segunda lectura recoge como supuestos de obras accesorias tanto a aquellas relacionadas con la estabilización de la infraestructura -en sectores no considerados en el expediente técnico- para evitar daños causados por la erosión fluvial o geotecnia, esto es, debido a fenómenos naturales; como a aquellos

⁸ Se precisa que el presente informe analiza la solicitud de interpretación de las cláusulas referidas a las obras accesorias, por lo que, las razones que se indican como causas de seguridad vial, para su aplicación en el marco del contrato como una ejecución de obra accesorio, corresponderá ser sustentada por las partes, para su evaluación oportuna.

supuestos presentados cuando -la solución de ingeniería inicialmente considerada en el expediente técnico- a pesar del adecuado mantenimiento, se deteriore prematuramente, así como también, cuando las obras sean requeridas por razones de seguridad vial, en estricta aplicación de las dos disyunciones “o” que contiene la cláusula 1.6. Esta lectura resulta acorde con el concepto de seguridad vial entendido como las medidas o acciones orientadas a prevenir o reducir el riesgo de accidentes, lesiones o muertes de los usuarios en las vías; además de estar conforme la han definido tanto la Organización Mundial de la Salud como el Manual de Seguridad Vial emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En ese sentido, en lo que respecta a la cláusula 6.46, bajo esta lectura, en concordancia con la lectura de la cláusula 1.6 desarrollada precedentemente, la presentación de un informe que acredite fehacientemente que las causas que originan la necesidad de obras accesorias obedece a fenómenos naturales, aplicaría al supuesto vinculado a la estabilización de la infraestructura vial para evitar daños a la misma por efecto de la erosión fluvial o geotecnia; más no al supuesto relacionado a obras accesorias exclusivamente por razones de seguridad vial.

Por lo tanto, en atención a los fundamentos expuestos, podemos concluir que esta lectura es la que resulta acorde a lo establecido en las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión.

- v) Asimismo, cabe precisar que toda vez que bajo esta lectura de las cláusulas 1.6 y 6.46 del Contrato de Concesión, ya no resulta aplicable el segundo párrafo de la cláusula 6.46 para el caso de Obras Accesorias por seguridad vial, se debe entender que en este supuesto el informe que presente el CONCESIONARIO al CONCEDENTE y al REGULADOR, en virtud de la primera parte de la cláusula 6.46, deberá sustentar la necesidad de ejecutar Obras Accesorias por seguridad vial, debiendo contener la pertinencia y magnitud de dichas obras para dar una solución adecuada al problema de seguridad vial, correspondiendo previamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de órgano rector nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, validar el contenido de dicho informe.
- vi) Finalmente, las partes manifiestan e informan los eventos que vendrían suscitándose y que estarían generando una problemática al usuario de la concesión en el Tramo 3, vinculados a asuntos de seguridad vial, por la alta accidentabilidad que se viene dando a la fecha, generando pérdidas humanas y daños materiales, lo cual motiva la necesidad de priorizar la atención de la interpretación solicitada por las partes bajo el supuesto de una situación de emergencia, considerando que una de las funciones de OSITRAN es garantizar la seguridad de los usuarios en las vías concesionadas.

V) RECOMENDACIÓN

- 75. Se recomienda elevar el presente informe a la Presidencia Ejecutiva del Ositrán para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

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

Visado por
Tito Jiménez Cerrón
Jefe de Asuntos Jurídico Contractuales
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
José Mundaca Mayorga
Supervisor de Inversiones I
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
John Vega Vásquez
Jefe de Carreteras de la Red Vial
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
Silvia Hidalgo Briceño
Especialista Legal
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

NT 2024077771

Se adjunta:

- Proyecto de Resolución