

INFORME N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN

A : Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

Asunto : Informe ampliatorio sobre la procedencia del Cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA) a los “pasajeros internacionales en transferencia”

Referencia : Informe N° 014-04-GAL-GRE y Carta de LAP/298-04/GL

Fecha : 03 de diciembre de 2004

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 12 de noviembre de 2004 se remite a la Gerencia General el Informe N° 014-04-GAL-GRE-OSITRAN.
2. Con fecha 17 de noviembre de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN efectúa el Pedido N° 006-154-CD, correspondiente a la sesión de Consejo Directivo N° 154-2004-CD, mediante el cual se solicita la ampliación de determinados aspectos del precitado informe.
3. Con fecha 24 de noviembre de 2004, Lima Airport Partners S.R.L (LAP), remite la comunicación N° GCCO-C-2004-00103, la misma en la que solicita a OSITRAN se le conceda el uso de la palabra en la sesión de Consejo Directivo de fecha 1° de diciembre de 2004.
4. Con fecha 24 de noviembre LAP remite a OSITRAN la Carta LAP/298-04/GL.
5. Con fecha 29 de noviembre se remite a LAP el Oficio N° 516-04-GG-OSITRAN, el mismo en el que se concede a dicha empresa el uso de la palabra en la precitada sesión de Consejo Directivo.
6. Con fecha 1° de diciembre de 2004, y en uso de la palabra, LAP expone una presentación que resume su posición con relación a su pretensión de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia.

II. OBJETO:

El objeto del presente informe es evaluar la procedencia de la pretensión de LAP de cobrar la TUUA a los denominados “pasajeros internacionales en transferencia” en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH), considerando lo establecido en el contrato de concesión, incorporando las nuevas pruebas presentadas por LAP en la comunicación y presentación de la referencia.

III. BASE LEGAL:

- Contrato de concesión del AIJCH (en adelante “el contrato de concesión”).

- Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN (Ley de creación).
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos de Supervisión Privada en los Servicios Públicos (Ley Marco).
- D.S. N° 010-2001-PCM, que aprueba el Reglamento General de OSITRAN (REGO).
- Convenio de Aviación Civil Internacional (firmado en Chicago el 07 de diciembre de 1944), aprobado por Resolución Legislativa N° 10358, Resolución Legislativa N° 27126 y ratificado por D.S. N° 036-99-RE (en adelante “el Convenio”).
- Ley N° 27838, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas.
- Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN.

IV. **ANALISIS:**

IV.1. INFORME N° 014-04-GAL-GRE-OSITRAN:

7. Como se señaló anteriormente, con fecha 12 de noviembre de 2004 se remitió a la Gerencia General, el Informe N° 014-04-GAL-GRE, el mismo que concluyó lo siguiente:

<< 1. El cobro de la TUUA para embarque internacional, a los “pasajeros en transferencia”, supone el previo ejercicio de la función del Consejo Directivo de OSITRAN de interpretar el contrato de concesión del AIJCH, de acuerdo al Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley de creación, por lo que corresponde a dicho órgano colegiado, determinar la procedencia o no del cobro en los términos pretendidos por LAP. En consecuencia, la discrecionalidad de LAP no se refiere a extender de manera unilateral tal ámbito subjetivo de aplicación de las tarifas contempladas en el contrato de concesión, sino únicamente, a qué tarifa cobrar por debajo del nivel tarifario máximo establecido.

2. De acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión del AIJCH, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, es decir, aquellos a quienes se puede cobrar ésta, son los pasajeros embarcados en vuelos internacionales o nacionales en el AIJCH.

3. El Contrato de Concesión no define el término “embarque”. Sin embargo, conforme a lo establecido en su Numeral 24.4, éste se regirá y deberá ser interpretado conforme a las “Leyes Aplicables”, una de las cuales es el Convenio de Chicago, el cual es de observancia obligatoria para LAP.

4. De acuerdo a lo estipulado en el Convenio, un pasajero que embarca se define como uno que sube a bordo de una aeronave con el objeto de comenzar un vuelo; y no embarcan aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo, definiéndose este último como aquel que el explotador identifica con el mismo símbolo desde su punto de origen vía puntos intermedios hasta el punto de destino. El Convenio no precisa qué se entiende por “un mismo símbolo”, por lo que para determinar el concepto de “vuelo directo” y por lo tanto de “embarque”, es necesario recurrir a otras normas o, en su defecto, a los usos y costumbres de mercado.

5. El Convenio es una “Ley Aplicable” obligatoria a LAP, de mayor jerarquía que una Resolución Ministerial. Asimismo, las definiciones contempladas por el “Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Perú”, que diferencian entre pasajero en tránsito y transferencia, están dentro de una norma cuyo alcance es la seguridad aérea, y no tienen implicancia sobre el concepto origen-destino en torno al cual “La Convención” define lo que es un “embarque”.

6. El Programa de Seguridad recoge la definición del diccionario OACI, que sin crear derecho, incorpora los conceptos de pasajero en transferencia y tránsito, para efectos del cumplimiento de las obligaciones en materia de facilitación y seguridad aérea, debiendo primar el Convenio en la

interpretación, por tratarse de instrumento de mayor rango legal. Sin perjuicio de ello, aún si fuera pertinente utilizar los mencionados documentos, para efectos de interpretar el Convenio, éstos no conducen a establecer una equivalencia entre el concepto de número de vuelo y símbolo.

7. De acuerdo a los usos y costumbres del mercado, para los operadores aéreos la categoría de pasajero “embarcado”, se deriva de la relación jurídica correspondiente al contrato de transporte aéreo (entre el pasajero y el explotador de la aeronave), que se inicia en el aeropuerto de salida, y que se encuentra vinculada a la noción “origen/destino”. En tal sentido, los estándares utilizados en el mercado internacional de transporte aéreo, no recogen la distinción entre pasajero en tránsito y pasajero en transferencia, sino que lo relevante es si éste culmina el viaje en determinado punto o continúa hacia otro destino.

8. La TUUA se paga no en función al porcentaje de aprovechamiento real o potencial de los servicios, sino que se paga por paquete de servicios que están a disposición de aquellos obligados a su pago de acuerdo al contrato (pasajero nacional-internacional embarcado en el AIJCH, dentro de la noción origen/destino). Por tanto, no cabe argumentar que existe un trato discriminatorio entre los “pasajeros embarcados en el AIJCH” y los “pasajeros en tránsito-transferencia”, pues LAP no pone a disposición de éstos últimos el mismo paquete de servicios que el que ofrece a los primeros.

9. Los pasajeros en tránsito y los pasajeros en transferencia, sí se encuentran en la misma situación frente a LAP, en tanto ambos tienen a su disposición el mismo paquete de servicios. En tal sentido, no se puede aplicar la TUUA a los pasajeros en transferencia, pues ello constituiría una trasgresión al principio de no-discriminación, recogido en el Numeral 7.1 del propio contrato de concesión. >>

IV.2. CARTA DE LAP N° LAP/298-04/GL

8. Con fecha 24 de noviembre último, LAP presentó la Carta N° LAP/298-04/GL, la que en síntesis señala lo siguiente:

- Como contraprestación por los Servicios Aeroportuarios que presta, LAP puede efectuar el cobro de tarifas a los usuarios, las cuales no pueden exceder de las tarifas máximas establecidas en el Anexo N° 5 del contrato de concesión, o en el caso de aquellas no contempladas en el Anexo N° 5, las tarifas que sean fijadas por OSITRAN. Por ello, en la medida que los pasajeros en transferencia utilizan parcialmente las instalaciones, infraestructura y servicios del Aeropuerto, LAP iniciará el cobro de la TUUA a los pasajeros internacional en transferencia a partir del 1° de enero de 2005.
- El cobro de la TUUA no vulnera el Convenio de Aviación Civil Internacional (firmado en Chicago el 07/12/44), siendo que su Artículo 15 se establece expresamente que los Estados tienen la facultad de imponer derechos por el uso de los aeropuertos, instalaciones y servicios. Lo que no permite dicha norma es imponer derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito.
- La inclusión del término “pasajero embarcado” en el contrato de concesión, confirma el derecho de LAP de cobrar la TUUA a los pasajeros internacional en transferencia.
- De acuerdo a las definiciones relevantes del vocabulario de la OACI, el programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la Regulación (EC) N° 437/2003 del Parlamento Europeo, los pasajeros internacionales en transferencia embarcan (en el AIJCH), pues el vuelo que abordan es distinto al vuelo en el que han llegado (a Lima), tratándose en realidad en ese caso de dos vuelos diferentes.

- Todo ello guarda concordancia con el hecho que a los pasajeros en tránsito solamente se les da un “boarding pass”, por tener un solo vuelo, mientras que los pasajeros en transferencia reciben un número de “boarding pass” igual al número de tramos de conexión que tiene que hacer en su viaje. Lo que implica que el pasajero en tránsito embarca una sola vez, mientras que el pasajero en transferencia se embarca cada vez que toma un vuelo nuevo.
- Por lo expuesto, LAP solicita se le comuniquen la interpretación del contrato de concesión que adoptará, con el fin de implementar la TUUA al pasajero internacionales en transferencia a partir del 1º de enero de 2005.

IV.3. PRESENTACION ORAL DE LAP DE FECHA 01/12/04:

9. En la sesión de Consejo Directivo de fecha 1º de diciembre de 2004, LAP expuso su posición con relación a la pretensión de cobro de la TUUA a los pasajeros internacional en transferencia, señalando lo siguiente:
 - El principio fundamental en toda concesión de infraestructura es que quien pone a disposición de un tercero sus instalaciones o servicios, tiene el derecho a cobrar a dicho tercero una contraprestación (tarifa).
 - Los pasajeros en transferencia tienen a su disposición dieciocho (18) servicios de los veinticinco (25) servicios que cubre la TUUA.
 - El Convenio de Chicago regula el cobro de derechos aeroportuarios por el uso de instalaciones y servicios en los aeropuertos de los Estados firmantes.
 - El cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia no viola el Principio de No Discriminación, pues LAP tiene la facultad de realizar descuentos y exoneraciones del pago de una tarifa a los usuarios que estime conveniente, siempre y cuando no haya un trato discriminatorio dentro del grupo o segmento al que se otorgue dicho descuento o exoneración. LAP señala, a modo de ejemplo, que a los pasajeros de origen y destino menores de dos años, no les cobra la TUUA, a pesar de que tienen a su disposición y utilizan las instalaciones y servicios al igual que el resto de los pasajeros de origen destino.
 - LAP esté facultada a cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia, siempre que no exceda de las Tarifas Máximas establecidas en el contrato.

IV.4. DE LA PROCEDENCIA DE LA SOLICITUD:

IV.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES:

A. Alcance de la función reguladora de OSITRAN:

10. OSITRAN regula los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras. En tal sentido, OSITRAN regula, supervisa y fiscaliza a las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura de transporte de uso público, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Del mismo modo, parte importante del ámbito de competencia de OSITRAN es velar por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión de la infraestructura bajo su ámbito.

11. Como parte de su función reguladora corresponde a OSITRAN, a través de su Consejo Directivo, fijar las tarifas de los servicios que se encuentran bajo su ámbito, en los casos en que éstos no se prestan en condiciones de competencia.
12. En tal virtud, la función reguladora de OSITRAN se ejerce de acuerdo a los siguientes parámetros:

<<Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.>>

13. En ese sentido, existe una limitación a la función reguladora del OSITRAN, ya que su ejercicio será viable jurídicamente sólo en defecto de previsión contractual y siempre y cuando la prestación del servicio involucrado no se dé en condiciones de competencia.
14. Del mismo modo, se debe considerar que de acuerdo al REGO, hay una serie principios que informan el ejercicio de todas las funciones de OSITRAN, en cuanto a toda decisión y acción que adopte. Entre ellos, el Principio de Libre Acceso, Neutralidad, No Discriminación, así como el de eficiencia y efectividad, entre otros.
15. Asimismo, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 278238, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, OSITRAN aprobó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN.
16. De acuerdo al Numeral 1.35 del contrato de concesión, dicha "Norma" es de obligatorio cumplimiento para LAP. En ese sentido es necesario considerar que el RETA establece lo siguiente:
 - a. Artículo 8°: Las Entidades Prestadoras (EP) deberán aplicar sus tarifas, así como ofertas, descuentos y promociones en general, respetando los derechos de los usuarios establecidos en el Decreto Legislativo N° 716.
 - b. Artículo 9°: Las disposiciones y criterios tarifarios que se establezca en los Contratos de Concesión, serán aplicables a EP titulares de los mismos; no obstante, las EP Concesionarias deberán sujetarse al RETA y a la regulación tarifaria que establezca OSITRAN, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos Contratos de Concesión.
 - c. El Numeral 1 del Artículo 25°: En el establecimiento y aplicación de las Tarifas y políticas comerciales, ofertas, descuentos y

promociones en general a los Usuarios, las EP quedan obligadas a no otorgar injustificadamente un trato diferente a los usuarios, frente a situaciones de similar naturaleza, de manera que se coloque a unos en ventaja competitiva e injustificada frente a otros.

V. Alcance de la función de interpretación del Contrato de Concesión:

17. Siendo que es función de OSITRAN supervisar y fiscalizar el cabal cumplimiento de los contratos de concesión, su Ley de creación le asigna la siguiente función específica, aún cuando no es una de “*las partes*”:

<<Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.

(...)

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

18. En ese sentido, corresponde a OSITRAN interpretar los contratos de concesión de la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito, pues éste constituye el título que otorga a las Entidades Prestadoras el derecho de explotación económica de la infraestructura, dentro de los límites de lo establecido en éstos y en la legislación vigente.
19. En ese orden de ideas, el órgano competente para interpretar el título mediante el cual LAP ejerce el derecho de explotación económica del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” es el Consejo Directivo, máximo órgano de OSITRAN de conformidad con lo establecido en el Artículo 49° del REGO.
20. En consecuencia, es necesario tomar en cuenta que la pretensión de LAP supone una interpretación del alcance de lo establecido en el contrato de concesión respecto al ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA y respecto a las condiciones de aplicación de las Tarifas conforme lo establecido en la Cláusula Séptima del contrato; es decir, a quiénes establece el contrato de concesión que LAP puede cobrar la TUUA y en qué condiciones es que puede cobrar las tarifas por los servicios aeroportuarios que presta. En efecto, la pretensión de LAP asume una interpretación del ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA y de las condiciones de aplicación de las tarifas que establece el propio contrato de concesión, que es precisamente lo que está en cuestión en el presente caso.
21. Por tanto, siendo que LAP sostiene que puede determinar unilateralmente el cobro de la TUUA a los “pasajeros en transferencia”, es necesario señalar que la procedencia legal de dicho cobro, está condicionada al previo ejercicio de la función del Consejo Directivo de OSITRAN a que se refiere el Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley de creación.
22. En efecto, en virtud a dicha función, el Consejo Directivo es el competente para determinar la procedencia o no del cobro de la TUUA en los términos pretendidos

por LAP, pues ello implica una interpretación de los alcances y sentido del contrato de concesión.

23. El pronunciamiento de dicho órgano es especialmente relevante, si se considera que la explotación de infraestructura aeroportuaria de uso público está sometida a un régimen de regulación establecido por el Estado, siendo que el sometimiento de LAP a dicha regulación, ha sido claramente establecidas expresamente en el propio contrato de concesión.
24. Al respecto, es necesario tomar en cuenta que el cabal cumplimiento de las estipulaciones contractuales relativas a tarifas (cumplimiento por el cual debe velar OSITRAN), supone que LAP determinará a su discreción las tarifas a cobrar por debajo de los niveles tarifarios máximos establecidos en el contrato, siempre que respete el ámbito subjetivo de aplicación de las tarifas que haya establecido el contrato de concesión y las condiciones de aplicación de dichas tarifas.
25. En tal virtud, queda claro que la discrecionalidad de LAP no se refiere en modo alguno a extender de manera unilateral e inconsulta tal ámbito subjetivo de aplicación de las tarifas, ni a imponer cobros por los Servicios Aeroportuarios que preste, de manera contraria a los principios estipulados en el contrato de concesión; sino únicamente, a establecer qué tarifa cobrar por debajo del nivel tarifario máximo establecido, a los usuarios que el contrato le permita imponerles el cobro correspondiente.
26. Asimismo, para efectos de ejercicio de la función de OSITRAN de interpretar los contratos de concesión, y en cumplimiento del principio de Transparencia a que se refiere el Artículo 7º del REGO, es necesario considerar que al interpretar los contratos de concesión, OSITRAN no puede afectar los derechos de los usuarios finales o intermedios, evitando otorgar a ciertos usuarios una ventaja injustificada frente a otros de características similares.

IV.5. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- A. ¿A quiénes se puede cobrar la TUUA de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión?**
- B. Servicios a los que acceden los pasajeros de origen y de transferencia.**
- C. Financiamiento del Servicio prestado a los pasajeros en transferencia.**
- D. Condiciones de aplicación de las Tarifas establecidas en el contrato de concesión y el marco regulatorio: Aplicación del “Principio de No Discriminación” en el cobro de Tarifas por la prestación de Servicios Aeroportuarios.**

IV.6. ANALISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- A. ¿A quiénes se puede cobrar la TUUA de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión?**
27. El Numeral 6.1 de la Cláusula Sexta del contrato de concesión, faculta a LAP a establecer a su discreción, las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y por otros servicios vinculados con las operaciones del aeropuerto que ésta presta, respetando los niveles tarifarios máximos fijados en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 5 del contrato de concesión.

28. En el caso de tarifas no contempladas en dicho Anexo, corresponderá a OSITRAN fijarlas conforme a la normatividad vigente, esto es, cuando se verifique que tal servicio corresponde a uno de explotación de infraestructura y no se presta en condiciones de competencia en el mercado respectivo. En ambos casos, según el Numeral 6.2 del Contrato de Concesión, LAP podrá requerir a los usuarios el pago de estas tarifas y otros cargos, de conformidad con las Leyes Aplicables.
29. Para efectos de determinar el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, es importante analizar algunos conceptos, según los términos establecidos en el Contrato de Concesión:
- a. “Servicios Aeroportuarios”: El Numeral 1.54 del contrato de concesión señala que debe entenderse por éstos, a todos *aquellos servicios normales y habituales del Aeropuerto para transporte de pasajeros y carga*.
 - b. “Tarifa”: El numeral 1.55 del contrato, define que “Tarifa” es *la contraprestación que recibe LAP de un usuario del aeropuerto por el servicio regulado que se le presta a este último*.
 - c. “Servicios aeroportuarios prestados Directamente por el Concesionario”: De acuerdo al Anexo N° 5, parte denominada “Régimen de Tarifas y Precios Aplicables”, Punto 1 relativo a los “Servicios Aeroportuarios”, en el Numeral 1.1; están comprendidos dentro de los “Servicios aeroportuarios prestados Directamente por el Concesionario”, los siguientes servicios:
 - Servicios cuyos costos están cubiertos por el pago de la TUUA y que son todos los establecido en el Apéndice 1;
 - Aterrizaje y despegue;
 - Estacionamiento (tiempo adicional a 90 minutos), y;
 - Puentes de Abordaje.
 - d. “La finalidad de la tarifa denominada TUUA”: Es cubrir los costos de todos los servicios indicados en el Apéndice 1 del Anexo N° 5. De acuerdo a lo establecido en el Literal a, del Numeral 1.1 “Servicios Aeroportuarios directamente prestados por el concesionario”, del Punto 1, “Servicios Aeroportuarios” del Anexo 5. Asimismo, se señala que la TUUA se encuentra relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en el terminal aéreo durante las formalidades de despacho de éstos, equipaje, carga y correo.
30. Los servicios que se encuentran dentro de la TUUA, de acuerdo a lo especificado en el Apéndice 1, del Anexo 5, son los siguientes:
- a. Embarque/Desembarque de Pasajeros:
 - Área de embarque
 - Climatización
 - Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones
 - Sistema de entrega de equipajes
 - Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave

- Chequeo de pasajeros y equipaje
- Carritos porta equipaje
- Área para pasajeros en tránsito
- Iluminación
- Comunicaciones

b. Orientación:

- Circuito cerrado de televisión
- Señalización vertical
- Señalización horizontal
- Sistema de sonido
- Sistema de información de vuelo
- Servicio de información aeronáutica

c. Otras Instalaciones y Servicios: Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:

- | | |
|---------------|------------------------------------------|
| • Aduana | • Policía Nacional |
| • Migraciones | • Dirección General de Transporte Aéreo. |
| • Sanidad | • Medios de Comunicación |
| • Fiscalía | • Indecopi |
| • Promperú | • Ositran |

d. Servicios de Atención Médica.

e. Área Pública de Circulación de Vehículos

f. Áreas de Uso Común para Pasajeros y Acompañantes

g. Seguridad Aeroportuaria

h. Servicios Higiénicos

i. Salas Oficiales para Autoridades

31. También se señala expresamente en el Apéndice 1, que la diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales, se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales y que todos estos servicios son con cargo a la TUUA.

32. Conforme se desprende del Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, la TUUA es aplicable a dos tipos de pasajeros:

- a. Los pasajeros embarcados en vuelo internacional, y;
- b. Los pasajeros embarcados en vuelo nacional.

La diferencia en la tarifa de estos usuarios, esta definida en la existencia de servicios distintos en las áreas de embarque que ocupan.

33. En tal orden de ideas y de acuerdo a las precitadas definiciones y conceptos del contrato de concesión a los que se ha hecho referencia, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, vale decir, aquellos a quienes se puede cobrar la TUUA; está constituido por los pasajeros embarcados en vuelos internacionales o nacionales, cuyo pago está destinado a cubrir los costos de todos los servicios incluidos en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

En efecto, conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 y su Apéndice N° 1, para determinar a quienes puede LAP cobrar la TUUA, es necesario que se cumpla dos requisitos concurrentes:

- a. Debe tratarse de **“pasajeros embarcados” en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”**. Es decir, aquellos “pasajeros embarcados” que adquieren tal calificación en el AIJCH y no en ningún otro aeropuerto anterior, y;
- b. Debe tratarse de **Usuarios que reciben de LAP la prestación constituida por la integridad de servicios listados en el paquete de servicios a que alude el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5**, de modo que el pago que realizan, constituya verdaderamente una contraprestación por todos los servicios que están en capacidad de recibir de LAP.

34. Con relación al requisito de ser un “pasajero embarcado” en el AIJCH, es necesario tomar en cuenta lo siguiente:

- a. En el Contrato de Concesión no hay una definición del término “pasajero embarcado”. Sin embargo, conforme a lo establecido en el Numeral 24.4, éste se regirá y deberá ser interpretado conforme a las leyes peruanas. Por tanto, “el Convenio” al haber sido ratificado por el Perú e incorporado a nuestro ordenamiento jurídico, constituye un instrumento de observancia obligatoria en la interpretación de lo establecido en el contrato de concesión.
- b. El “Convenio de Aviación Civil Internacional”, firmado en Chicago el 07/12/44 (en adelante simplemente “el Convenio”), fue aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 27126 siendo ratificado mediante Decreto Supremo N° 036-99-RE. En tal virtud dicho cuerpo normativo conforme a la Ley peruana es parte integrante del ordenamiento jurídico nacional.
- c. El Anexo N° 9 del Convenio contiene las “Normas y Métodos Recomendados Internacionalmente”, encontrándose en el Capítulo 1 varias definiciones para la aplicación adecuada de dicho instrumento.

Con relación al término “embarque”, éste se ha definido como **“el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo”**.

- d. Adicionalmente, para efectos de establecer la noción de “embarque”, que es relevante para determinar el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, debe revisarse la definición de “vuelo directo”, la cual debe entenderse como “cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen, vía cualesquier punto intermedio, hasta el punto de destino”.

35. En virtud de lo anterior, de acuerdo a lo estipulado en el Convenio, un pasajero que embarca en el AIJCH, se define como uno que sube a bordo de una aeronave en dicho aeropuerto, con el objeto de comenzar un vuelo. En consecuencia *no*

“embarcan” aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo, definiéndose este último como aquel que el explotador identifica con el mismo símbolo desde su punto de origen vía puntos intermedios hasta el punto de destino.

36. El Convenio no precisa qué se entiende por “un mismo símbolo”, por lo que para *determinar* el concepto de “vuelo directo” y por lo tanto de “embarque”, es necesario recurrir a otras normas o, en su defecto, a los usos y costumbres de mercado.
37. De acuerdo a lo señalado en el Informe 014-04-GAL-GRE-OSITRAN, la información disponible no permitía establecer una relación de equivalencia entre concepto de símbolo, contenido en la definición de vuelo directo, y el de número de vuelo, contenido en la definición de vuelo. En tal sentido, las normas arriba citadas y adicionalmente los usos y costumbres comerciales, no permitían establecer una definición clara de pasajero embarcado.
38. La nueva información presentada por LAP, con fecha 24 de noviembre, ha incluido documentos tales como la Regulación (EC) N° 437/2003 del Parlamento Europeo y el “Glossary on Air Transport Statistics” preparado por “Eurostat” en colaboración con la Comunidad Europea, de la cual se derivan cuatro conceptos relevantes: embarque, pasajero en transferencia, vuelo directo y vuelo. Destaca particularmente el concepto de embarque contenido en el documento de Eurostat que define los siguiente:

“Embarked Passenger: terminating passengers leaving the reporting airport by air or departing transfer or indirect transit passengers”

39. De acuerdo a dicha definición un pasajero de transferencia junto con el pasajero origen destino es un pasajero que “embarca”. En tal sentido, considerando la documentación adicional presentada por LAP, se concluye que los pasajeros internacionales en transferencia son “pasajeros embarcados en el AIJCH”.

B. Servicios a los que acceden los pasajeros de origen y de transferencia.

40. LAP ha señalado en su exposición oral del 1º de diciembre último, que los pasajeros internacionales en transferencia, sólo reciben de LAP dieciocho (18) de los veinticinco (25) servicios de la integridad del paquete de servicios definido en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5, tal como lo muestra la siguiente tabla:

TABLA N°1

SERVICIO	CANASTA DE SERVICIOS DISPONIBLES PARA PAX EMBARCADO	
	ORIGEN	TRANSFERENCIA
1 Embarque/desembarque de pasajeros	X	X
2 Área de embarque	X	X
3 Climatización	X	X
4 Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones	X	X
5 Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave	X	X
6 Área para pasajeros en tránsito	X	X
7 Iluminación	X	X
8 Comunicaciones	X	X

9	Orientación	X	X
10	Circuito cerrado de televisión	X	X
11	Señalización vertical	X	X
12	Señalización horizontal	X	X
13	Sistema de sonido	X	X
14	Sistema de información de vuelo	X	X
15	Servicio de información aeronáutica	X	X
16	Servicios de atención médica	X	X
17	Seguridad aeroportuaria	X	X
18	Servicios higiénicos	X	X
19	Sistema de entrega de equipajes	X	
20	Chequeo de pasajeros y equipaje	X	
21	Carritos portaequipaje	X	
22	Área pública de circulación de vehículos	X	
23	Área de uso común para pasajeros y acompañantes	X	
24	Salas oficiales para autoridades	X	
25	Otras instalaciones y servicios*	X	

Fuente: Contrato de Concesión, Anexo 5, Apéndice 1, Folios 0303-0304.

*ADUANAS, Migraciones, Sanidad, Fiscalía, PROMPERÚ, Policía Nacional, Dirección general de transporte aéreo, Medios de comunicación, INDECOPI, OSITRAN

41. En efecto, los pasajeros internacionales en transferencia reciben un paquete de servicios distinto al compuesto por el paquete de servicios del Apéndice N° 1. En tanto una tarifa, es la contraprestación que debe abonar un usuario por los servicios o infraestructura a los que tiene acceso, no corresponde asignar a un usuario que tiene un acceso limitado a la totalidad de servicios, el mismo costo que se le asigna a los usuarios que disponen de la totalidad de los servicios. Lo contrario implicaría exigir a un usuario, una contraprestación excesiva o que no guarda correspondencia respecto a la prestación que recibe de la empresa concesionaria. En ese sentido, los pasajeros internacionales en transferencia no reciben de LAP la contraprestación que de acuerdo al contrato legitima la existencia y genera la obligación de pago de la TUUA a LAP, que es el paquete de 25 servicios del Apéndice N° 1.
42. De acuerdo a lo anterior, sólo están comprendidos en el cobro de la TUUA aquellos pasajeros que embarcan y que acceden a la totalidad de los servicios que se incluyen en dicho concepto. En tal sentido, no se encuentran comprendidas las siguientes categorías:
- Los Usuarios que no ostentan legalmente la calidad de “pasajeros embarcados en el AIJCH (incluye los pasajeros que llegan al AIJCH, los pasajeros en tránsito,).
 - Los pasajeros que aunque “embarcan”, no están en capacidad de recibir la integridad del paquete de servicios comprendido en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5, que es aquel cuyos costos la TUUA tiene la finalidad de cubrir. En ese segmento están los pasajeros internacionales en transferencia.

C. Financiamiento del servicio prestado a los pasajeros en transferencia

43. Los costos de los 18 servicios disponibles para los pasajeros internacionales en transferencia, ya se encuentran financiados por los pasajeros obligados al pago de la TUUA de acuerdo a lo señalado en la sección anterior.
44. Ello se ve corroborado, por la información relativa a los costos económicos de la prestación de los servicios, los cuales según los principios de contabilidad regulatoria, deben estar cubiertos en su totalidad por el pago que realiza algún agente económico, de manera que se permita la sostenibilidad de la infraestructura aeroportuaria y la continuidad en la provisión de servicios. El regulador en su tarea de monitorear el desarrollo de las concesiones requiere de información de costos que contribuyan a esta tarea. La contabilidad regulatoria es una herramienta que permite analizar la asignación de costos entre diferentes servicios.
45. La información procesada por OSITRAN para determinar los costos asociados a los servicios de carga aérea, permiten apreciar la asignación de los costos para los servicios que presta LAP. La revisión de los costos, dejó en claro que los ingresos para el año 2003 por la provisión del servicio de aerostación, es decir por el cobro de la TUUA nacional e internacional, generó recursos por US \$31.6 millones. Asimismo, este servicio generó costos que ascendieron a US \$24.8 millones, considerando entre los costos la transferencia del 20% de TUUA internacional a CORPAC, la tasa de regulación de 1% y el porcentaje de 46.511% de retribución al Estado¹ (ver Anexo 1).
46. En suma, la información de contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales en transferencia.

D. Condiciones de aplicación de las Tarifas establecidas en el contrato de concesión y el marco regulatorio: Aplicación del “Principio de No Discriminación” en el cobro de Tarifas por la prestación de Servicios Aeroportuarios.

47. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario un conjunto de derechos (por ejemplo, la posibilidad de cobrar por determinados servicios que efectivamente presta). Sin embargo, también le impone un conjunto de restricciones al ejercicio de tales derechos. Una de estas restricciones es la constituida por la obligación de no establecer tratos discriminatorios entre usuarios. Al respecto, el Numeral 7.1 del contrato de concesión señala lo siguiente:

<<7.1 Principio de No-Discriminación. En las relaciones comerciales del Concesionario y/o los Operadores está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre competidores.

¹ Asimismo, es importante señalar que los costos totales de todos los servicios se diferencian a los costos totales reportados por LAP en sus Estados Financieros auditados para el año 2003 en 7%, monto que se explica por los ajustes contables de fin de año. Es decir, se han asignado a los servicios todos los costos reportados por el Concesionario. De lo anterior se desprende que la TUUA cobrada a los pasajeros embarcados de origen cubren todos los costos generados por la provisión de este servicio

El Concesionario deberá garantizar que los Servicios Aeroportuarios y las áreas y locales del Terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los Usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el Concesionario y el Operador Principal deberán cumplir con todas las Leyes Aplicables relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al Aeropuerto en igualdad de circunstancias.>>

48. De la lectura de dicho Numeral, se desprende en primer lugar, que el Principio de no-discriminación se aplica claramente a usuarios intermedios como a usuarios finales. En efecto, si bien el primer párrafo hace referencia a la aplicación de condiciones de desiguales para prestaciones equivalentes que genera desventajas entre competidores, el segundo párrafo se refiere expresamente y en términos generales a “todos los usuarios sin ningún tipo de discriminación”.
49. Lo anterior se desprende de una simple interpretación literal del Numeral 7.1, y es al mismo tiempo es consistente con los “Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión del OSITRAN”²; que en su Numeral 5.2. establecen que las interpretaciones, renegociaciones o reconversiones del contrato no deben hacerse de manera que afecten los derechos de los usuarios finales o intermedios, de tal manera que no se otorgue a ciertos usuarios una ventaja injustificada frente a otros de características similares.
50. Cabe mencionar que lo anterior no impide que el Concesionario en aplicación de sus políticas comerciales otorgue a ciertos segmentos específicos de usuarios con determinadas características económicas, descuentos o promociones que impliquen un trato diferenciado del resto de usuarios. Por ejemplo, el Contrato permite que en aquellos casos en los que se haya determinado una tarifa tope por la prestación de un servicio, el Concesionario en uso de sus prerrogativas y estrategias comerciales otorgue tarifas preferenciales (por ejemplo, tarifas no lineales) a determinados segmentos de usuarios, sobre la base de fundamentos o criterios objetivos.
51. En tal sentido, el Contrato no prohíbe la diferenciación de precios, siempre que ésta se encuentre justificada objetivamente por razones de índole económica relacionadas con las características particulares de los usuarios o de los servicios que consumen.
52. En segundo término, del Numeral 7.1 del contrato de concesión se desprende que el Principio de No Discriminación *se aplica sólo a usuarios que se encuentran en igualdad de circunstancias*. Es decir, el Concesionario se encuentra impedido de hacer una diferenciación en el trato que otorgue a usuarios de similar naturaleza. En aquellos casos en que se establezca algún tipo de diferenciación entre usuarios, corresponde al Concesionario establecer la justificación de índole económica en la que se sustente dicha diferenciación.
53. En virtud de lo anterior, aplicando el Numeral 7.1 del al caso del usuario final de infraestructura, el Concesionario se encuentra impedido de aplicar a usuarios que tienen acceso al mismo conjunto de servicios de infraestructura *un trato diferenciado*.

² Lineamientos que establecen las condiciones en que OSITRAN ejerce de la función de interpretar los contratos de concesión.

54. En consecuencia, en ejercicio de sus derechos el Concesionario está impedido de aplicar a ciertos usuarios, un trato discriminatorio o “una diferenciación injustificada” respecto de otros que tienen acceso al mismo conjunto de servicios de infraestructura.

55. Asimismo, se debe tomar en cuenta que de acuerdo al Numeral 24.12 (titulado “Interpretación del Contrato”), al interpretarse el contrato de concesión de deberá tomar en cuenta que:

<<El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente (...)>>.

56. Por otro lado, con relación a la interpretación del contrato de concesión, existen en el Código Civil otras normas aplicables:

<<Artículo 168.- Interpretación objetiva

El acto jurídico debe ser interpretado de acuerdo con lo que se haya expresado en él y según el principio de la buena fe.

Artículo 169.- Interpretación sistemática

Las cláusulas de los actos jurídicos se interpretan las unas por medio de las otras, atribuyéndose a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.

57. Asimismo, con relación a las condiciones en que debe ser ejecutado un contrato, el Artículo 1362^a del Código Civil señala lo siguiente:

<<Artículo 1362.- Buena Fe

*Los contratos **deben** negociarse, celebrarse y **ejecutarse según las reglas de la buena fe** y común intención de las partes.>>*

58. En virtud de lo anterior, de acuerdo a una interpretación sistemática del Contrato de concesión y según las reglas de la Buena fe, las cláusulas que otorguen derechos al Concesionario, deben ser interpretadas y ejecutadas de manera tal que no entren en conflicto con otras que otorgan derechos al Concedente o a terceros. Es decir, la interpretación y ejecución del contrato debe ser aquella que permita armonizar el cumplimiento de los distintos derechos y obligaciones contenidos en el mismo. En esa línea, el contrato de concesión no puede ser interpretado ni ejecutado de modo tal, que se haga inejecutable una determinada obligación contractual.

59. Del análisis efectuado en la sección IV.6, punto A, se ha concluido que los Usuarios obligados al pago de la TUUA a LAP, son aquellos que de manera concurrente pueden ser calificados como “pasajeros embarcados”, y al mismo tiempo estar en capacidad de recibir de LAP la prestación de la integridad del paquete de servicios a que alude el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

60. En tal virtud, según el Contrato no todos los Usuarios de la infraestructura aeroportuaria se encuentran dentro del ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA.

61. En efecto, si bien de acuerdo al Numeral 1.59, de la Cláusula 1 del Contrato, se define Usuario como cualquier persona que utiliza la infraestructura del aeropuerto³, resulta claro que ciertos Usuarios que utilizan la infraestructura, no se

³ El numeral 1.56, de la Cláusula 1 define “tarifas máximas” como las tarifas que fije OSITRAN como máximas por los Servicios Aeroportuarios.

encuentran comprendidos dentro del ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA. Tal es el caso de los pasajeros que arriban al AIJCH como destino, los acompañantes de las personas que salen del AIJCH como origen, los pasajeros en tránsito y los pasajeros internacionales en transferencia que no reciben la integridad de los servicios comprendidos en el paquete del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.

62. En particular, se ha señalado que los denominados pasajeros en tránsito directo o tránsito, no se encuentran incluidos dentro del ámbito subjetivo de la TUUA en tanto según las leyes aplicables, éstos “no embarcan” y, por tanto, el contrato no los comprendería dentro de aquellos pasajeros que se encuentran afectos a dicho pago.
63. Los pasajeros en tránsito directo o tránsito son pasajeros de un viaje cuya aeronave se detiene en el aeropuerto y que posteriormente prosigue en el mismo vuelo. Dicho pasajero, dependiendo del tiempo de permanencia de la nave y de los servicios que utilice del mismo aeropuerto (entre otras razones de acuerdo a lo dispuesto por la empresa de transporte aéreo), puede verse obligado a quedarse en la nave o en su defecto en bajar del avión y dirigirse hacia el terminal. En este último caso, este pasajero hace uso de los mismos servicios que el pasajero en transferencia, en tanto, deberá hacer el mismo recorrido que este último y tendrá a su disposición el mismo conjunto de servicios e instalaciones⁴.
64. Es decir, el pasajero en tránsito que baja del avión y el pasajero en transferencia, son usuarios que tienen acceso al mismo conjunto de servicios y a la misma infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, no existe entre ambos tipos de usuario ninguna característica de índole económico o comercial o de carácter objetivo, que los distinga o diferencie entre sí. En efecto, en ambos casos se trata de pasajeros, que se ven obligados a bajar temporalmente del avión para luego continuar su viaje y que tienen acceso a los mismos servicios prestados por LAP.
65. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 5, Apéndice 2 del Contrato de Concesión, la TUUA internacional se encuentra definida en términos de una Tarifa Máxima. En tal sentido, se le da al Concesionario total libertad para fijar dicha tarifa por debajo de los niveles máximos establecidos en dicho Anexo5.
66. En tal sentido, el pronunciamiento de OSITRAN con relación a la procedencia del cobro de la TUUA a pasajeros en transferencia por parte de LAP, debe considerar no solo los requisitos que de manera concurrente deben cumplir los Usuarios para estar obligados al pago de la TUUA, sino las condiciones en que el concesionario ejecute el contrato de concesión sin hacer inejecutable el cumplimiento al Principio de No Discriminación a que elude el Numeral 7.1.
67. Aún en el supuesto que, tal como lo señala LAP, los pasajeros en transferencia estén obligados al pago de la TUUA, cabe analizar si bajo ese supuesto la aplicación de dicho cobro con el cumplimiento del principio de no discriminación al que alude el numeral 7.1. del contrato.

⁴ Cabe mencionar que si bien el Contrato en el Anexo 5, Apéndice 1 establece entre las instalaciones y/o servicios vinculados a la TUUA, las áreas para pasajeros en tránsito, en la actualidad, y en la propuesta técnica, **no existe un área especial destinada a pasajeros en tránsito o transferencia.**

⁵ O que defina OSITRAN, de conformidad con el numeral 1 del Anexo 5 y la Cláusula 1, numeral 1.56 del Contrato.

68. En primer término, el cobro de una tarifa al pasajero en transferencia por los servicios que éste tiene a su disposición durante su estadía en el AIJCH, daría a éste un trato diferenciado e injustificado respecto de otro Usuario, que es el pasajero en tránsito que baja del avión, al cual, como se ha señalado anteriormente, no es posible cobrarle la TUUA dado que no se encuentra dentro del ámbito subjetivo de aplicación de ésta al no ser pasajero “embarcado”, aún cuando realice las mismas operaciones que el primero.
69. Es decir, el cobro de la TUUA por parte del Concesionario al pasajero en transferencia, haría inejecutable el Principio de no-discriminación, pues constituiría el otorgamiento de un trato menos favorable al pasajero en transferencia, aún cuando en realidad tiene acceso a los mismos servicios que el pasajero en tránsito, que no está obligado a pagar la TUUA.
70. En ese escenario, se debería considerar que el Contrato de Concesión permite que el Concesionario cobre la TUUA por debajo de los niveles máximos definidos, o incluso cobre una tarifa nula a determinados usuarios. En este último caso, es decir, el cobro de una tarifa nula a los pasajeros en transferencia, permitiría armonizar lo establecido en la Cláusula 7.1. y la política tarifaria relativa a la TUUA en los términos planteados por LAP. En efecto, el marco del mismo Contrato permitiría a LAP dar cumplimiento simultáneamente a la Cláusula 7.1. y las disposiciones relativas a la política tarifaria, que comprenden dentro de sus posibles resultados, la aplicación de tarifas nulas.

VI. CONCLUSIONES:

1. El cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia, supone el previo ejercicio de la función del Consejo Directivo de OSITRAN de interpretar el contrato de concesión del AIJCH, de acuerdo al Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley de creación, por lo que corresponde a dicho órgano colegiado, determinar la procedencia o no del cobro en los términos pretendidos por LAP. En consecuencia, la discrecionalidad de LAP no se refiere a extender de manera unilateral tal ámbito subjetivo de aplicación de las tarifas contempladas en el contrato de concesión, sino únicamente, a qué tarifa cobrar por debajo del nivel tarifario máximo establecido.
2. De acuerdo a lo establecido en el Anexo N° 5 y su Apéndice N° 1, el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA; es decir, aquellos Usuarios obligados al pago de la TUUA a LAP, son los que cumplen simultáneamente con los siguientes requisitos:
 - a. Debe tratarse de “pasajeros embarcados” en vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”. Es decir, aquellos “pasajeros embarcados” que adquieren tal calificación en el AIJCH.
 - b. Debe tratarse de Usuarios que reciben de LAP la prestación constituida por la integridad de servicios listados en el paquete de servicios a que alude el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5. Con ello quedan fuera del ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, que no tiene la posibilidad de recibir la integridad de servicios a los cuales está asociado el cobro de la TUUA.

3. La información de contabilidad regulatoria de LAP muestra que la ejecución del contrato de concesión ha financiado el costo de prestación del paquete de servicios que se brinda a los pasajeros internacionales en transferencia.
4. El Principio de no-discriminación a que elude el Numeral 7.1 del contrato de concesión se aplica claramente a usuarios intermedios como a usuarios finales. En tal virtud:
 - a. De acuerdo a una interpretación sistemática del Contrato de concesión y según las reglas de la Buena fe, las cláusulas que otorguen derechos al Concesionario, deben ser interpretadas y ejecutadas de manera tal que no entren en conflicto con otras que otorgan derechos al Concedente o a terceros. Es decir, el contrato de concesión no puede ser interpretado ni ejecutado de modo tal, que se haga inejecutable una determinada obligación contractual.
 - b. El pasajero en tránsito y el pasajero en transferencia, son usuarios que tienen acceso al mismo conjunto de servicios y a la misma infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, no existe entre ambos tipos de usuario ninguna característica de índole económico o comercial o de carácter objetivo, que los distinga o diferencie entre sí y que por lo tanto justifique que LAP les otorgue un trato diferenciado.
 - c. El cobro de la TUUA por parte del Concesionario al pasajero en transferencia, haría inejecutable el Principio de no-discriminación, pues constituiría el otorgamiento de un trato menos favorable al pasajero en transferencia, aún cuando en realidad tiene acceso a los mismos servicios que el pasajero en tránsito, que no está obligado a pagar la TUUA. En tal virtud, aún en el supuesto negado que el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA fuera el que LAP señala, sólo el cobro de una tarifa nula a los pasajeros en transferencia, permitiría armonizar lo establecido en la Cláusula 7.1. y la política tarifaria relativa a la TUUA en los términos planteados por LAP.

Atentamente,

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

GONZALO RUIZ DÍAZ
Gerente de Regulación

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

PBD-AOCH/
REG.SAL-GAL-04-
MP:

ANEXO 1
ASIGNACIÓN DE COSTOS AL SERVICIO DE AEROSTACION

Conceptos	Servicio Terminal	de
Personal	530,603	
Mantenimiento de Equipos e ingeniería	309,552	
Servicios de Terceros, Básicos, Fe del Operador y seguridad	2,983,374	
Materiales, Tributos Municipales, Infraestructura General	207,922	
Depreciación	15,887	
Amortización	116,807	
Contribuciones Estado	17,950,870	
Recursos Humanos, Sistemas, Finanzas y Contabilidad	578,320	
Costos indirectos	117,801	
Costos no imputables	1,941,747	
Costos por TUUA	24,752,885	
Ingreso por TUUA (nacional e internacional)	31,601,000	
Utilidad TUUA	6,848,115	

Fuente: Contabilidad Regulatoria