



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N°0009-2020-CD-OSITRAN

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/02/2020
12:40:00 -0500

Lima, 12 de febrero de 2020

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), de las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica de OSITRAN, y las solicitudes formuladas por los usuarios intermedios mencionados en la parte considerativa de la presente resolución; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3° de la Ley N° 27332, OSITRAN, en ejercicio de su función normativa, tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, entre otros, mandatos de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, en el mismo sentido, el numeral 4 del artículo 11° del Reglamento General del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, prescribe que mediante la aprobación de un Mandato de Acceso, OSITRAN determina a falta de acuerdo entre las partes, el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora, siendo que los términos del mismo constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes;

Que, el artículo 101° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante REMA), establece que el Mandato de Acceso será emitido por OSITRAN dentro de un plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir de la recepción de los comentarios remitidos por las partes al OSITRAN, o del vencimiento del plazo establecido en el artículo anterior en el caso que el OSITRAN no haya recibido los comentarios de las partes;

Que, mediante cartas S/N de fecha 21 de junio de 2019 los usuarios intermedios LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (en adelante, LATAM) y AVIANCA PERU S.A. (en adelante, AVIANCA) presentaron a OSITRAN sus solicitudes de emisión de mandatos de acceso para la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) al no haber llegado a un acuerdo con Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP);

Que, mediante Oficio N° 5585-2019-GSF-OSITRAN notificado el 26 de junio de 2019, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas, a efectos que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA;

Que, por medio de la Carta N° C-LAP-GRE-2019-0030, recibida el 03 de julio de 2019, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargo de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS en el AIJCH;

Que, mediante Memorando N° 1562-2019-GSF-OSITRAN, notificado el 04 de julio de 2019, se le remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada a la solicitud de mandato de acceso a fin que se sirva disponer el cálculo del cargo de acceso correspondiente;

Visado por: MEJIA CORNEJO
Juan Carlos FIR 08271955 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/02/2020 12:08:08 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/02/2020 11:33:59 -0500



Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo - Lima
Central Telefónica: (01) 500-9330
www.ositran.gob.pe



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, a través del Memorando N° 0150-2019-GRE-OSITRAN del 15 de julio de 2019, la GRE solicitó a la GSF unas precisiones respecto al alcance de los servicios que se encuentran incluidos en la TUUA, así como el cumplimiento de lo establecido en los numerales 5.7, 5.10 y Anexo 14 del Contrato de Concesión;

Que, mediante Memorando N° 1731-2019-GSF-OSITRAN del 17 de julio de 2019, la GSF atendió lo solicitado por la GRE;

Que, por medio del Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN de fecha 24 de julio de 2019, la GRE solicitó al Concesionario información necesaria para la determinación del cargo de acceso por el servicio esencial de inspección de equipaje en bodega;

Que, a través del Memorando N° 1784-2019-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de julio de 2019, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo para notificar el proyecto de Mandato de Acceso a las partes de acuerdo a lo estipulado en el artículo 99 del REMA de OSITRAN;

Que, mediante Memorando N° 0328-2019-GG-OSITRAN, de fecha 26 de julio de 2019, la Gerencia General de OSITRAN amplió el plazo para la notificación a las partes del proyecto de mandato de acceso, la misma que fue comunicada a LAP y las Aerolíneas (LATAM y AVIANCA) mediante Oficios N° 6738-2016-GSF-OSITRAN, N° 6739-2019-GSF-OSITRAN y N° 6740-2019-GSF-OSITRAN de fecha 31 de julio de 2019, siendo el nuevo plazo de vencimiento el 27 de agosto de 2019;

Que, con Carta N° C-LAP-GPF-2019-1006, recibida el 31 de julio de 2019, el Concesionario remitió información de acuerdo con lo requerido por la GRE de OSITRAN;

Que, por medio de la Carta N° C-LAP-GSA-2019-0231, recibida el 06 de agosto de 2019, el Concesionario remitió información complementaria a la remitida con fecha 31 de julio de 2019, relacionada a la facturación del servicio de inspección de equipaje en bodega de la empresa LONGPORT;

Que, a través del Oficio N° 0079-2019-GRE-OSITRAN de fecha 12 de agosto de 2019, la GRE reiteró al Concesionario que presente la información y documentación que sustenta (i) los volúmenes y tasas de crecimiento anuales de pasajeros; y, (ii) los montos anuales considerados en la proyección de costos de mantenimiento;

Que, mediante Memorando N° 0169-2019-GRE-OSITRAN del 14 de agosto de 2019, la GRE informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo para emitir el proyecto de Mandato de Acceso;

Que, por medio de la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, recibida el 15 de agosto de 2019, el Concesionario remitió la información solicitada por el Regulador a través de los Oficios N° 0072-2019-GRE-OSITRAN y N° 0079-2019-GRE-OSITRAN;

Que, a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 2209-679-19-CD-OSITRAN de fecha 21 de agosto de 2019, se aprobó la extensión de plazo para elevar a la Alta Dirección el Informe y el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS) en el AIJCh;

Que, con Oficios N° 7823 y 7825-2019-GSF-OSITRAN, notificados el 05 de setiembre de 2019, el Regulador solicitó a las aerolíneas LATAM y AVIANCA, una aclaración respecto a los términos propuestos en su solicitud de Mandato de Acceso para operar el Sistema HBS en el AIJCh;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Cartas S/N de fecha 10 de setiembre de 2019, las aerolíneas atendieron lo solicitado por el Regulador con relación a su solicitud de Mandato de Acceso;

Que, por medio del Informe N° 0032-2019-GRE-OSITRAN de fecha 26 de setiembre de 2019, la GRE alcanzó su opinión con relación al cargo de acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Inspección de Equipaje en Bodega);

Que, a través del Informe Conjunto N° 0064-19-IC-OSITRAN, de fecha 16 de mayo de 2019, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y Gerencia de Asesoría Jurídica propusieron los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección de Equipaje en Bodega);

Que, en Sesión de Consejo Directivo N° 683-2019-CD-OSITRAN del 2 de octubre de 2019, el Consejo Directivo solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realizar precisiones de forma, las cuales fueron incorporadas en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN;

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN de fecha 02 de octubre de 2019 se aprobó el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 077 a 079-2019-SCD-OSITRAN, el 03 de octubre de 2019;

Que, por medio de las Cartas S/N recibidas el 18 y el 21 de octubre de 2019, las líneas aéreas LATAM y AVIANCA, respectivamente, remitieron sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN;

Que, a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00951, recibida el 4 de noviembre de 2019, el Concesionario remitió sus comentarios respecto al cargo de acceso y al proyecto de mandato de acceso;

Que, con fecha 22 de noviembre de 2019, mediante el Memorando N° 00249-2019-GRE-OSITRAN, la GRE solicitó a la GSF precisiones adicionales respecto de la implementación del Sistema HBS, y el estado de aprobación de las Etapas de Desarrollo del proyecto "Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes en el AIJCh";

Que, a través de los Oficios N° 10522-2019-GSF-OSITRAN, y N° 00112-2019-GRE-OSITRAN respectivamente, se requirió al Concesionario remita información de sustento complementaria;

Que, por medio de la Carta C-LAP-GCC-2019-041, recibida el 02 de diciembre de 2019, el Concesionario indicó que se encontraba recopilando y consolidando la información solicitada por el Regulador a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN, y solicitó un plazo adicional de diez (10) días hábiles respecto del plazo originalmente otorgado;

Que, a través del Informe Conjunto N° 00157-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), de fecha 03 de diciembre de 2019, dirigido al Gerente General, se solicitó una extensión del plazo para la emisión del Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS) en el AIJCH;

Que, a través del Oficio N° 00115-2019-GRE-OSITRAN, notificado el 4 de diciembre de 2019, se concedió a LAP el plazo adicional de diez (10) días hábiles solicitado para remitir la información y documentación requerida a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2228-689-19-CD-OSITRAN, de fecha 04 de diciembre de 2019, se aprobó la extensión de plazo para la emisión del Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 0204, 0205 y 0206-2019-SCD-OSITRAN, el 05 de diciembre de 2019;

Que, por medio de la Carta LAP-GCC-2019-044, recibida el 16 de diciembre de 2019, el Concesionario remitió la información y documentación requerida a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN;

Que, con Carta C-LAP-GSA-2019-0326, recibida el 16 de diciembre de 2019, el Concesionario remitió la información y documentación requerida a través del Oficio N° 10522-2019-GSF-OSITRAN;

Que, con fecha 22 de enero de 2020, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo de OSITRAN en la Sesión Ordinaria N° 692-2020-CD-OSITRAN, exponiendo sus comentarios presentados a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00951;

Que, con fecha 31 de enero de 2020, la GRE, la GSF y la GAJ remitieron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00015-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) a través del cual propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso correspondiente al uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS);

Que, se advirtió un error material en una de las cláusulas del Mandato de Acceso contenido en el Anexo 2 del Informe Conjunto N° 00015-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), el cual ha sido corregido en el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ);

Que, luego de evaluar y deliberar, el Consejo Directivo, mediante voto en mayoría de los directores Verónica Zambrano Copello y Alfredo Dammert Lira, con voto dirimente de la Presidencia, manifiesta su posición de acoger los fundamentos y sentido del Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) debiéndose establecer un cargo de acceso de USD 0,070 por pasajero que factura equipaje (sin IGV) en salidas (nacional e internacional) y transferencia. No obstante, se deja a salvo el derecho del Concesionario de solicitar al Regulador la revisión del cargo de acceso calculado, antes del término de la vigencia del Mandato de Acceso, siempre que previamente haya logrado el reconocimiento de las inversiones en los términos indicados en el referido informe;

Que, los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), constituyen 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;

Por lo expuesto, y en virtud a las funciones previstas en el numeral 4 del artículo 11° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, los incisos 2) y 8) del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 693-2020-CD-OSITRAN, de fecha 05 de febrero de 2020;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A. con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; estableciendo las condiciones y cargo de acceso que se señalan en los Anexos 1 y 2, los mismos que forman parte integrante de la presente Resolución; indicando que, el Concesionario, antes del término



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

de la vigencia del Mandato de Acceso señalado en el artículo 3 de la presente Resolución, podrá solicitar al Regulador la revisión del cargo de acceso calculado, siempre que previamente haya logrado el reconocimiento de las inversiones en los términos indicados en el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ).

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ) que lo sustenta, a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L., y las aerolíneas LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A., en su calidad de solicitantes del Mandato de Acceso.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución, tendrá vigencia por el plazo de cuatro (04) años, contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano"; encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, conforme a lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de uso público de OSITRAN, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente resolución, así como el informe de Vistos en el Portal Institucional (www.ositran.gob.pe)

Artículo 5.- Encargar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, que adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese.

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidenta del Consejo Directivo

NT: 2020014709

INFORME CONJUNTO N° 00019-2020-IC-OSITRAN
(GRE-GSF-GAJ)

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

De : **RICARDO QUESADA ORÉ**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Proyecto de Mandato de Acceso, aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN

Fecha : 5 de febrero de 2020

 Firmado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FIR 08678120 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 14:06:42 -0500

 Firmado por: SHEPUT STUCCHI Humberto Luis FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 15:35:38 -0500

 Firmado por: JARAMILLO TARAZONA Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 17:05:06 -0500

I. OBJETO

1. Proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por las líneas aéreas LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (Latam) y AVIANCA PERÚ S.A. (Avianca) (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), en el marco de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

2. El 03 de octubre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN, se aprobó la modificación¹ de los incisos d) y s) del artículo 4, y los Anexos 1 y 3 del Reglamento de Acceso de LAP. En dichas modificaciones se encuentra, entre otras, la inclusión del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS²) en el AIJCh como una Facilidad Esencial correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.
3. El 04 de julio de 2019, mediante el Memorando N° 01562-2019-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) remitió copia de las solicitudes de emisión de Mandato de Acceso a LAP efectuadas por Latam y Avianca para la utilización del Sistema HBS a fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh, así como copia de la Carta C-LAP-GRE-2019-0030 remitida por LAP; con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE), de acuerdo con su competencia y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.

Visado por: CAMPOS FLORES Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 16:46:27 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto Alberto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 16:35:49 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 15:19:20 -0500

¹ Solicitada por LAP a través de la Carta N° LAP-GRE-C-2018-0499 recibida por el Regulador el 22 de junio de 2018.

² Por sus siglas en inglés: *Hold Baggage Screening*.

Visado por: QUISPE VILLAFUERTE Arle (FIR42393918)
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/02/2020 13:56:45 -0500

4. El 15 de julio de 2019, mediante el Memorando N° 0150-2019-GRE-OSITRAN, la GRE solicitó a la GSF que, en el marco de sus competencias, informe: i) si la implementación (inversión) del proyecto de Ampliación y Mejoras del Sistema HBS por parte del Concesionario, se encuentra dentro del alcance de sus obligaciones contractuales de Seguridad Aeroportuaria que se remuneran con la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) que pagan los usuarios (pasajeros); y, ii) si los montos de inversión mostrados en la documentación remitida por el Concesionario³ cumplen con los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10, y el Anexo 14 del Contrato de Concesión.
5. En respuesta a dicha consulta, el 19 de julio de 2019, la GSF remitió el Memorando N° 1731-2019-GSF-OSITRAN, en el que indica que según el procedimiento aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el Programa de Seguridad, el operador del aeródromo (LAP) es quien instalará un sistema automático de inspección del equipaje facturado integrado con máquinas de rayos X denominado HBS, disposición que se encuentra alineada con la obligación contenida en el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión. Asimismo, dicha Gerencia señaló que, a la fecha de emisión de dicho Memorando, el Concesionario no había presentado la solicitud de reconocimiento de inversiones en Mejoras referida al proyecto de Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes.
6. El 24 de julio de 2019, mediante el Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN, se requirió a LAP sustentar las proyecciones de pasajeros, costos de mantenimiento y descripción de los conceptos de inversión considerados en su propuesta de Cargo de Acceso, así como copia del contrato suscrito con la empresa Longport Perú S.A. -operador del servicio de inspección de equipaje en bodega en el AIJCh-, información de los ingresos facturados por dicho servicio y la cantidad demandada efectiva, correspondiente al periodo 2015-2019.
7. El 26 de julio de 2019, mediante el Memorando N° 328-2019-GG-OSITRAN, la Gerencia General comunicó la aceptación de la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles para remitir el proyecto de Mandato de Acceso, efectuada por la GSF a través del Memorando N° 1784-2019-GSF-OSITRAN de fecha 25 de julio de 2019.
8. El 31 de julio de 2019, mediante la Carta C-LAP-GPF-2019-1006, LAP dio respuesta al Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN, adjuntando el Memo N° M-GPF-GRE-2019-0089, así como copia del contrato suscrito con Longport Perú S.A. (en adelante, LONGPORT); y, solicitó un plazo adicional de cinco (5) días para remitir los ingresos facturados por dicha empresa.
9. El 6 de agosto de 2019, mediante la Carta C-LAP-GSA-2019-0231, el Concesionario remitió la información faltante requerida a través del oficio señalado en el numeral anterior. Adicionalmente, remitió una actualización de la información sobre el número de pasajeros respecto de la remitida mediante su Carta C-LAP-GPF-2019-1006.
10. El 12 de agosto de 2019, mediante el Oficio N° 0079-2019-GRE-OSITRAN, se reiteró a LAP que presente el debido sustento de la siguiente información requerida del periodo 2019-2023, con la documentación correspondiente: i) Los volúmenes y tasas de crecimiento anuales de pasajeros; y, ii) Los montos anuales considerados en la proyección de costos de mantenimiento.
11. El 14 de agosto de 2019, mediante el Memorando N° 0169-2019-GRE-OSITRAN, se puso en conocimiento de la GSF el reiterativo de pedido de información cursado al Concesionario; remarcándose la necesidad de contar con dicha información a efectos de poder continuar y culminar el análisis correspondiente a la formulación del Cargo de Acceso, y de que se disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir el proyecto de Mandato de Acceso.

³ Mediante la Carta C-LAP-GRE-2019-0030.

12. El 15 de agosto de 2019, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088, el Concesionario dio respuesta al Oficio N° 0079-2019-GRE-OSITRAN.
13. El 23 de agosto de 2019, mediante el Oficio Circular N° 0003-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a Latam y Avianca que presenten la documentación que sustenta los costos de mantenimiento considerados en su cálculo del Cargo de Acceso planteado en su solicitud de Mandato de Acceso.
14. Con fecha 27 de agosto de 2019, mediante Carta S/N, la empresa Avianca remitió los Requerimientos Técnicos correspondientes al mantenimiento preventivo del sistema HBS, solicitados a través del Oficio Circular N° 0003-2019-GRE-OSITRAN. A su vez, a solicitud de Avianca, se llevó a cabo en la misma fecha una reunión en las oficinas de OSITRAN, con la finalidad de que dicha aerolínea, así como Latam y el Concesionario puedan exponer sus argumentos con relación a sus respectivas propuestas de Cargo de Acceso.
15. El 29 de agosto de 2019, mediante correo electrónico, el Concesionario remitió la presentación en Power Point que expuso en la reunión llevada a cabo el 27 de agosto, así como el flujo de inspección del equipaje facturado solicitado en dicha reunión por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN.
16. El 3 de setiembre de 2019, mediante Carta S/N, la línea aérea Latam remitió los Requerimientos Técnicos correspondientes al mantenimiento preventivo del Sistema HBS, elaborados por la empresa TESESU S.A.C., que le fueron solicitados a través del Oficio Circular N° 0003-2019-GRE-OSITRAN. A su vez, presentó la ampliación de los argumentos comentados en la reunión sostenida el 27 de agosto con el Regulador y el Concesionario.
17. El 3 de setiembre de 2019, mediante correo electrónico, el Concesionario remitió información complementaria a la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088.
18. El 12 de setiembre de 2019, mediante Carta N° C-LAP-GRE-2019-0781, el Concesionario presentó comentarios con relación a los argumentos expuestos por Latam y Avianca (en adelante, los Usuarios Intermedios) y las consultas formuladas por el OSITRAN, durante la reunión sostenida el 27 de agosto de 2019; dichos comentarios se encuentran en línea con su Propuesta de Cargo de Acceso.
19. El 25 de setiembre de 2019, mediante correo electrónico, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización precisó el estatus del proyecto de Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes en el AIJCh con respecto al reconocimiento de dichas inversiones y la aprobación de sus Etapas de Desarrollo, en el marco de lo establecido en el numeral 5.7 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, respectivamente.
20. El 26 de setiembre de 2019, mediante el Informe N° 0032-2019-GRE-OSITRAN, la GRE remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh.
21. En Sesión de Consejo Directivo N° 683-2019-CD-OSITRAN del 2 de octubre de 2019, el Consejo Directivo solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos realizar precisiones de forma, las cuales fueron incorporadas en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN.
22. El 3 de octubre de 2019, mediante los Oficios N° 077 a 079-2019-SCD-OSITRAN, se notificó a LAP y a los Usuarios Intermedios el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN, que aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS) en el AIJCh a favor de los Usuarios Intermedios (en adelante, el Proyecto de Mandato de

Acceso), sustentado en el Informe Conjunto N° 0131-19-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, para conocimiento y fines.

23. Mediante Cartas S/N recibidas el 18 y el 21 de octubre de 2019, las líneas aéreas Latam y Avianca, respectivamente, remitieron sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN, los cuales en líneas generales manifiestan estar de acuerdo con los criterios empleados por el Regulador para la formulación del Cargo de Acceso.
24. Mediante la Carta C-LAP-GRE-2019-00951, recibida el 4 de noviembre de 2019, el Concesionario remitió, entre otros, el Memo M-GPF-GRE-2019-0122 que contiene sus comentarios, entre otros, respecto del análisis efectuado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN que sustenta el Cargo de Acceso propuesto.
25. El 22 de noviembre de 2019, mediante el Memorando N° 00249-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que: i) indique si el Sistema de inspección de equipaje con cinco (5) niveles de seguridad implementado por LAP responde a una mejora en la eficiencia como este sugiere, o si la implementación de dicho sistema forma parte de sus obligaciones, y ii) informe sobre el estado de aprobación de las Etapas de Desarrollo del proyecto "Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes en el AIJCh" en el marco de lo establecido en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.
26. Mediante Oficio N° 10522-2019-GSF-OSITRAN, notificado el 25 de noviembre de 2019, se requirió al Concesionario remita información de sustento para la suscripción de un contrato comercial entre LAP y el operador del sistema HBS seleccionado por las aerolíneas.
27. Mediante el Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN, notificado el 26 de noviembre de 2019, se requirió a LAP que remita, entre otros, los ingresos facturados por LONGPORT por la prestación del servicio de inspección de equipaje en bodega y la cantidad demandada efectiva correspondientes al año 2019; otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles.
28. El 26 de noviembre de 2019, mediante el Memorando N° 00257-2019-GRE-OSITRAN, se puso en conocimiento de la GSF el pedido de información cursado al Concesionario; remarcándose que la misma resulta necesaria a efectos de poder continuar y culminar el análisis correspondiente a la formulación del Cargo de Acceso, y de que se disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir el proyecto de Mandato de Acceso.
29. Mediante Informe Conjunto N° 00152-2019-IC-OSITRAN (GSF-GAJ), de fecha 28 de noviembre de 2019, dirigido al Gerente General, se solicitó extender el plazo para la emisión del Mandato de Acceso para el uso de la Facilidad Esencial del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS) en el AIJCH.
30. Mediante la Carta C-LAP-GCC-2019-041, recibida el 2 de diciembre de 2019, el Concesionario indicó que se encontraba recopilando y consolidando la información solicitada por el Regulador a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN, y solicitó un plazo adicional de diez (10) días hábiles respecto del plazo originalmente otorgado.
31. Mediante el Memorando N° 02802-2019-GSF-OSITRAN, recibido el 3 de diciembre de 2019, la GSF remitió la información solicitada por la GRE a través del Memorando N° 00249-2019-GRE-OSITRAN.
32. Mediante el Oficio N° 00114-2019-GRE-OSITRAN, notificado el 4 de diciembre de 2019, se concedió a LAP el plazo adicional de diez (10) días hábiles solicitado para remitir la información y documentación requerida a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN.
33. Mediante Oficios N° 0204, 0205 y 0206-2019-SCD-OSITRAN, respectivamente, notificados el 05 de diciembre de 2019, se informó a las Partes que en la Sesión Ordinaria

N° 689-2019-CD-OSITRAN, de fecha 04 de diciembre de 2019, se adoptó el Acuerdo N° 2228-689-19-CD-OSITRAN, referido a la ampliación de plazo para la emisión del Mandato de Acceso para el uso de la facilidad esencial del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (sistema HBS) en el AIJCH.

34. Mediante Carta LAP-GCC-2019-044, recibida el 16 de diciembre de 2019, el Concesionario remitió la información y documentación requerida por la GRE a través del Oficio N° 00112-2019-GRE-OSITRAN.
35. Mediante Carta C-LAP-GSA-2019-0326, recibida el 16 de diciembre de 2019, el Concesionario remitió la información y documentación requerida a través del Oficio N° 10522-2019-GSF-OSITRAN.
36. El 22 de enero de 2020 a las 10:37 horas, el Concesionario hizo uso de la palabra ante el Consejo Directivo de OSITRAN en la Sesión Ordinaria N° 692-2020-CD-OSITRAN, exponiendo sus comentarios presentados a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00951, los cuales están referidos principalmente a: i) la distinción entre el Sistema BHS y el Sistema HBS, ii) las inversiones realizadas, y iii) la unidad de cobro del Cargo de Acceso.
37. El 31 de enero de 2020, se elevó a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00015-2020-IC-OSITRAN, elaborado por las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos, Supervisión y Fiscalización, y Asesoría Jurídica.
38. En Sesión de Consejo Directivo N° 693-2019-CD-OSITRAN del 5 de febrero de 2019, se advirtió un error material en una de las cláusulas del Mandato de Acceso, el cual ha sido corregido en el presente Informe.

III. BASE LEGAL

39. El literal d) del artículo 5° de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos de OSITRAN es el siguiente:

“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas Concesionarios privados u operadores estatales (...).”

40. El literal p) del numeral 7.1 de la precitada Ley, señala como una de sus principales funciones:

“Cautelar el acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.”

41. El artículo 9° del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006- PCM y sus modificatorias, define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción de OSITRAN, indicando que:

“La actuación de OSITRAN deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.”

42. El artículo 11° del REGO establece que, en ejercicio de su función normativa, OSITRAN puede dictar normas relacionadas con el acceso a la utilización de las facilidades esenciales a la Infraestructura. Asimismo, el artículo 16° del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN.

43. El numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de

competencia de OSITRAN, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforme a la normativa del OSITRAN en la materia.

44. El artículo 11° del REMA establece que OSITRAN está facultado para ordenar el otorgamiento del derecho de acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
45. En dicha línea, el artículo 43° del REMA establece que OSITRAN podrá emitir Mandatos de Acceso, determinando, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. Los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
46. Finalmente, el artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del Usuario Intermedio, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso.

IV. SOBRE LA PROPUESTA DE LAS PARTES

IV.1. Proceso de negociación entre los Usuarios Intermedios y LAP

47. De acuerdo con lo informado por los Usuarios Intermedios Latam y Avianca a través de las Cartas S/N remitidas el 21 de junio de 2019, con fecha 11 de enero de dicho año, ambas presentaron ante LAP su solicitud de Acceso a la Facilidad Esencial necesaria para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega); y, mediante comunicación de fecha 21 de marzo de 2019, LAP dio inicio al proceso de negociación con estas para suscribir el Contrato de Acceso respectivo; realizándose dos reuniones para tal fin, los días 09 y 23 de abril de 2019.
48. No obstante, las referidas aerolíneas señalaron que, a través de comunicaciones notariales de fecha 16 de mayo de 2019, estas indicaron a LAP su disconformidad, entre otros, con el Cargo de Acceso propuesto, por no encontrar satisfactorias las consideraciones expuestas en las reuniones de negociación realizadas los días 09 y 23 de abril de 2019. Al respecto, conforme consta en el documento denominado "Propuesta de Cargo de Acceso por el Uso del Sistema de Inspección de Equipaje Facturado en Bodega del AIJCH", adjunto al Acta de Constatación suscrita el 09 de abril de 2019, el Cargo de Acceso propuesto por LAP en la primera reunión de negociación ascendió a USD 0,2679 por pasajero⁴. En tanto, las aerolíneas Latam y Avianca consideran que dicho cargo debe fijarse en USD 0,098 por pasajero⁵.

⁴ Cabe indicar que, de acuerdo con el documento denominado "Respuestas a las consultas del proyecto de Contrato de Acceso HBS", adjunto al Acta de Constatación suscrita el 23 de abril de 2019, LAP señaló que, en base al cuestionamiento de los usuarios intermedios respecto de los costos de mantenimiento, procedió a retirar dichos costos del cálculo del Cargo de Acceso a partir del 2020, "con la finalidad que estos sean incluidos bajo responsabilidad del Operador"; y en consecuencia, les remitiría un nuevo archivo Excel con el cálculo del Cargo de Acceso, así como la nueva versión del documento "Condiciones para la Suscripción del Contrato LAP – Operador del Sistema de HBS, a ser contratado por las líneas aéreas". No obstante, de acuerdo con lo indicado por Latam y Avianca, hasta la fecha de su comunicación notarial, LAP no cumplió con remitir los referidos documentos.

⁵ Cabe remarcar que el Cargo de Acceso de USD 0,098 por pasajero planteado por las aerolíneas es el que fue sustentado a través de las Cartas S/N de fecha 21 de junio de 2019; destacándose que dicho monto no consta en ninguna de las Actas de Constatación correspondientes al periodo de negociación.

IV.2. Sustento del Concesionario

49. Acorde con lo indicado líneas arriba, en la primera reunión de negociación con los Usuarios Intermedios llevada a cabo el 09 de abril de 2019, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a **USD 0,2679** por pasajero en salida nacional /internacional y transferencia, considerando en su cálculo las inversiones realizadas en el proyecto de “Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e inspección de equipajes”, así como los gastos de mantenimiento preventivo, correctivo y repuestos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.
50. Posteriormente, en atención al Oficio N° 05585-2019-GSF-OSITRAN⁶, LAP remitió la Carta N° C-LAP-GRE-2019-0030, adjuntando el Memo M-GPF-GRE-2019-0073 con sus respectivos anexos (en adelante, la Propuesta de LAP), en el que planteó el cobro de un Cargo de Acceso de **USD 0,2926** por pasajero durante el periodo noviembre 2019 – diciembre 2023. A continuación, se resume las principales consideraciones para su cálculo.

a) Definición del servicio

51. La Propuesta de LAP partió describiendo los servicios a brindarse, señalando que el Concesionario **“ofrece el servicio de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega en el AIJCH para las aerolíneas por el período noviembre 2019 – diciembre 2023.”**

b) Proyección de demanda e ingresos

52. En la Propuesta de LAP se indicó que la unidad de cobro del “servicio” a las aerolíneas es en dólares por pasajero, considerando para ello el número de pasajeros en salida nacional e internacional, así como los pasajeros en transferencia, por resultar en una facturación más confiable, en vista que las aerolíneas no enviaron una base de datos con información trazable y verificable para distinguir pasajeros con o sin equipaje en bodega.
53. Asimismo, de acuerdo con lo señalado por LAP⁷, para la proyección de pasajeros del año 2019, este utilizó una estimación propia que proviene de considerar: i) el crecimiento promedio anual del año 2016 al 2018 y ii) el crecimiento promedio anual de enero a abril de 2019; de manera que el crecimiento promedio 2016-2018 posee un mayor peso en la estimación, y le añadió un ajuste de acuerdo con el crecimiento anual observado de enero a abril de 2019.
54. Luego, del año 2020 en adelante, utilizó las tasas de crecimiento contenidas en el documento denominado *“Informe final de AviaSolutions sobre actualización y revisión de proyecciones de tráfico anuales – Febrero 2018”*, preparado por la empresa Consultora Avia Solutions⁸, la cual estimó los volúmenes de pasajeros en el AIJCh y las tasas de crecimiento del año 2018 en adelante, en el marco de la elaboración del Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del AIJCh⁹.

⁶ De fecha 26 de junio de 2019, a través del cual la Gerencia de Supervisión y Fiscalización le requirió a LAP el sustento correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto durante la etapa de negociación, así como el sustento correspondiente a las cláusulas en discordia presentadas por los Usuarios Intermedios.

⁷ A través de las Cartas C-LAP-GPF-2019-1006 y C-LAP-GPF-2019-1088.

⁸ Remitido a OSITRAN a través de la Carta C-LAP-ADP-2018-0015 el 21 de mayo de 2018 y recibida el 23 de mayo del 2018.

⁹ Cabe indicar que, según LAP, para la proyección de pasajeros del año 2023 se consideró las mismas tasas del año 2022 de Avia Solutions, debido a que anteriormente se tenía planeado abrir el nuevo terminal en Enero 2023 y ahora será en el 2024.

55. De esta manera, LAP presentó las proyecciones de pasajeros que se muestran en la Tabla 1 y estimó los ingresos considerados en el flujo de caja 2019-2023 multiplicando el Cargo de Acceso de USD 0,2926 por la proyección anual de pasajeros en salida nacional, internacional y transferencia.¹⁰

Tabla 1: Proyección de pasajeros

Pasajeros	2019	2020	2021	2022	2023
Salidas internacionales	4 275 630	4 504 694	4 636 308	4 673 856	4 711 708
Salidas nacionales	6 579 355	6 954 577	7 024 123	7 094 364	7 165 308
Transferencia	1 963 618	2 073 052	2 108 732	2 128 297	2 148 044

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

c) Costos operativos

56. En la Propuesta de LAP se señaló que dentro de los costos **directos** se considera: i) el mantenimiento de los equipos que forman parte del sistema de inspección de equipaje en bodega; y, ii) el seguro de propiedad (multirriesgo).
57. Con relación al mantenimiento, LAP consideró el costo de mantenimiento de los equipos de rayos X, así como de las fajas “asociadas al sistema” que, según indicó, no es cubierto por la TUUA. Así, consideró el 100% del costo de las fajas de transferencia y el 30,67% del costo de las fajas de salida; proporción que fue estimado con base en las mediciones de las longitudes de las cintas transportadoras.
58. Con respecto al seguro, LAP señaló que el costo de la prima asciende a 0,134% del valor total declarado; por lo que, en este caso, estimó el costo de seguro aplicando dicha tasa sobre el monto invertido de USD 4 080 969.
59. Así, el Concesionario estimó los costos directos de operación del sistema de inspección de equipaje en bodega, de acuerdo con el siguiente detalle.

Tabla 2: Costos de mantenimiento y seguros estimados por LAP (en USD)

Descripción	2019	2020	2021	2022	2023
Costo de mantenimiento de fajas	181 579	189 365	190 541	194 542	198 627
Costo de mantenimiento de máquinas de rayos X	346 800	361 395	380 466	405 258	437 488
Costo de seguros	5 468	5 468	5 468	5 468	5 468
Total costos directos	533 847	556 229	576 475	605 269	641 584

Nota: En el caso de las fajas de salida considera el 30,67% del sistema de inspección, el cual señala que no está cubierto por la TUUA; y en el caso de las fajas de transferencia considera el 100%.

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

60. De otro lado, con relación a los costos **indirectos**, la propuesta de LAP los estimó considerando el porcentaje de 10,74% empleado por el Regulador en la determinación del Cargo de Acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado del año 2015, sobre la suma de los gastos directos (mantenimiento y seguros) y retribución al Estado.

¹⁰ Cabe indicar que, en el año 2019, teniendo en cuenta que el Cargo de Acceso que se determine entrará en vigencia en el mes de noviembre, LAP consideró un promedio de USD 0,05 por pasajero.

d) Retribución al Estado y régimen tributario

61. El Cargo de Acceso calculado por LAP incluyó la retribución que este debe pagar al Estado, equivalente al 46,511% sobre los ingresos brutos facturados, así como el 1% de los ingresos brutos por concepto de la tasa regulatoria pagada al OSITRAN.
62. Asimismo, LAP consideró la oportunidad de pago del IGV derivado de la recaudación y pago de este impuesto, tomando como base imponible el 100% de los costos operativos directos y del plan de inversiones, y el 75% de los costos indirectos¹¹, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 3: Estimación del pago del IGV (en USD)

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023
Crédito Fiscal Inicial	-624 137	-730 195	-152 958	-	-
Net IGV	-106 058	577 238	585 296	586 146	963 924
IGV Ingresos	112 518	712 699	725 172	731 879	738 649
IGV Egresos	-218 576	-135 461	-139 876	-145 733	225 275
Crédito Fiscal Final	-730 195	-152 958	-	-	-
Pago IGV	-	-	432 338	586 146	963 924

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

63. Con relación al impuesto a la renta (IR), LAP consideró una tasa de 25,9% sobre la utilidad neta, que incluye la participación de trabajadores, de acuerdo con el siguiente detalle.

Tabla 4: Estimación del pago del IR (en USD)

Pérdidas y Ganancias	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos	625 101	3 959 436	4 028 734	4 065 996	4 103 606
Retribución al Estado	-296 992	-1 881 168	-1 914 092	-1 931 795	-1 949 664
Gastos Operativos	-533 847	-556 229	-576 475	-605 269	-641 584
Costos Indirectos	-89 232	-261 776	-267 487	-272 481	-278 300
Depreciación	-346 743	-408 097	-408 097	-408 097	-408 097
Utilidad Neta	-641 713	852 166	862 583	848 354	825 961
Impuesto a la Renta	166 204	-220 711	-223 409	-219 724	-213 924

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

e) Inversiones

64. Con respecto a las inversiones, LAP señaló en su Propuesta la ejecución del proyecto de "Ampliación y Mejoras del Sistema de despacho e inspección de equipajes" en los años 2018 y 2019 por un monto total de USD 5 251 304, de los cuales indicó que USD 1 170 335 corresponden a la TUUA y USD 4 808 969 corresponden al sistema de inspección de equipajes, considerándolos para el cálculo del presente Cargo de Acceso. Este último monto fue desagregado en: Sistema de salidas USD 3 508 444 y Sistema de transferencia USD 572 525.

¹¹ Excluyendo personal y otros conceptos no gravados con el IGV.

Tabla 5: Inversiones realizadas en el Sistema de Inspección de Equipajes (en USD)

Servicio	Orden de compra	Inspección
Inversiones LAP 2018		
Contrato Inspección de Equipaje (L3)	4500000876 / 4400030966	1 470 108
Contrato Fajas (Glidepath)	4400030376	1 584 665
Infraestructura	4400030337	44 946
Infraestructura Adicional	4400031575	18 504
Otros	4400032420 / 4400032626 / 4400032812	6 339
Subtotal Salidas		3 124 561
Fajas Transferencia	4400030331	166 800
Infraestructura	4400030337	158 507
Infraestructura Adicional	4400031575	17 560
Subtotal Transferencia		342 867
Inversiones LAP 2019		
Estibación de maletas	4400033233	52 752
Seguridad privada en nivel 3	4400033480	6 477
Gastos de importación	4400032844	5 000
Adicional Ampliación del Sistema de Inspección	4400034011	189 825
Provisión e Instalación 1 Maquina rayos X	4400033210 / 4400033209	114 829
Otros trabajos de instalación	-	15 000
Subtotal Salidas		383 883
Provisión e Instalación 2 Maquinas rayos X	-	229 658
Subtotal Transferencia		229 658
Total		4 808 969

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

f) Costo Promedio Ponderado del Capital

65. Para descontar el flujo de caja, LAP consideró un costo promedio ponderado del capital (WACC por sus siglas en inglés) de 10,14%, señalando que este es el "último WACC aprobado por OSITRAN para cargos de acceso de *Check-in*".

g) Flujo de Caja

66. La Propuesta de LAP consideró un flujo de caja en dólares desde el año 2019 hasta el año 2023, indicando que dicho horizonte temporal responde a que se estima que luego contarán con nuevas instalaciones en el nuevo terminal de pasajeros.

Tabla 6: Flujo de caja de LAP (en USD)

LAP	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos		625 101	3 959 436	4 028 734	4 065 996	4 103 606
Tarifa por pasajero	USD 0,2926	0.05	0.29	0.29	0.29	0.29
PAX		12 818 604	13 532 324	13 769 164	13 896 518	14 025 060
Salida		10 854 986	11 459 272	11 660 431	11 768 220	11 877 016
Transferencia		1 963 618	2 073 052	2 108 732	2 128 297	2 148 044
Retribución al Estado	47,51%	-296 992	-1 881 168	-1 914 092	-1 931 795	-1 949 664
Ingresos netos		328 109	2 078 269	2 114 642	2 134 201	2 153 942

Egresos	-624 137	-562 934	-461 479	-914 413	-1 097 473	-1 133 808
Gastos Operativos Directos		-533 847	-556 229	-576 475	-605 269	-641 584
OPEX - Salida		-497 347	-523 337	-542 633	-570 893	-606 665
OPEX – Transferencia		-31 032	-27 423	-28 374	-28 907	-29 451
GG – Salida	0,00%	-	-	-	-	-
GG – Transferencia	0,00%	-	-	-	-	-
Seguros	0,134%	-5 468	-5 468	-5 468	-5 468	-5 468
Costos Indirectos	10,74%	-89 232	-261 776	-267 487	-272 481	-278 300
Net IGV	-624 137	-106 058	577 238	585 296	586 146	963 924
Pago de IGV		-	-	-432 338	-586 146	-963 924
Pago de IR	25,90%	166 204	-220 711	-223 409	-219 724	-213 924
Flujo de Caja Operativo	-624 137	-234 824	1 616 790	1 200 229	1 036 728	1 020 134
Inversión	-3 467 428	-613 541				2 101 839
Salida	-3 124 561	-383 883				1 792 610
Transferencia	-342 867	-229 658				309 228
Flujo de Caja Económico	-4 091 565	-848 365	1 616 790	1 200 229	1 036 728	3 121 973

WACC \$ 10,14%

NPV \$ -

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP

h) Cargo de Acceso

67. De acuerdo con la información contenida en el Memo M-GPF-GRE-2019-0073, el Concesionario afirmó que el Cargo de Acceso de equilibrio que asegura la sostenibilidad del “servicio” asciende a **USD 0,2926 por pasajero** en salida internacional/ nacional y transferencia; estimando que su vigencia será desde noviembre de 2019 hasta diciembre de 2023. No obstante, cabe remarcar que, durante la etapa de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a **USD 0,2679 por pasajero**, según consta en el documento denominado “Propuesta de Cargo de Acceso por el Uso del Sistema de Inspección de Equipaje Facturado en Bodega del AIJCH”, adjunto al Acta de Constatación suscrita el 09 de abril de 2019.

IV.3. Sustento de los solicitantes

68. De acuerdo con las solicitudes de emisión de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios, ambos propusieron que el Cargo de Acceso se fije en **USD 0,098 por pasajero**, el cual indicaron que deberá estar vigente hasta noviembre del año 2023. Como sustento de ello, adjuntaron a su solicitud el documento denominado “Propuesta para el Cargo de Acceso del Servicio de Inspección de Equipaje Facturado (HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH”, desarrollado por el consultor Benjamín De la Torre para la AETAI, cuyo contenido hacen suyo (en adelante, la Propuesta de los Usuarios Intermedios). A continuación, se resume sus principales consideraciones.

a) Proyección de demanda

69. La Propuesta de los Usuarios Intermedios consideró la información del documento “Alcances del Concurso” (LAP, 2019) para proyectar la demanda de pasajeros de salida y transferencia en el AIJCh, de acuerdo con el siguiente detalle.

Tabla 7: Proyección de demanda de pasajeros según los Usuarios Intermedios (en millones de pasajeros)

	2019	2020	2021	2022	2023
Pasajeros Salidas	10 713 642	11 210 569	11 366 069	11 479 729	11 008 260
Pasajeros Transferencia	1 991 060	2 050 792	2 091 808	2 112 726	2 014 132
Total pasajeros	12 704 703	13 261 361	13 457 876	13 592 455	13 022 393
Pasajeros según TUUA					
Salidas internacionales					
LAN	1 504 480	1 549 614	1 580 606	1 596 412	1 660 269
Avianca	721 483	743 127	757 990	765 570	796 192
Otros	1 987 032	2 046 643	2 087 576	2 108 452	2 192 790
Total	4 212 994	4 339 384	4 426 172	4 470 434	4 649 251
Salidas nacionales					
LAN	3 833 480	4 051 989	4 092 509	4 133 434	4 340 105
Avianca	587 198	620 668	626 875	633 144	664 801
Otros	2 079 969	2 198 527	2 220 513	2 242 713	2 354 854
Total	6 500 648	6 871 185	6 939 90	7 009 296	7 359 760
Transferencia	1 991 060	2 050 792	2 091 808	2 112 726	2 197 235

Nota: Para las proyecciones del flujo de caja en el año 2023 del total de pasajeros de salidas y transferencia, se considera solo 11 meses del año.

Fuente y elaboración: Propuesta de los Usuarios Intermedios

b) Costos de operación y mantenimiento

70. De acuerdo con la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los costos operativos del servicio de inspección de equipaje son asumidos directamente por el operador del Sistema HBS; en tanto que el mantenimiento de la infraestructura, al ser responsabilidad del Concesionario conforme a lo establecido en la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión, su costo es incluido en el cálculo del Cargo de Acceso. Adicionalmente, la referida propuesta incluyó el costo de los seguros, acorde con lo señalado por LAP (es decir, 0,134% sobre el valor de la inversión).
71. En ese orden, con respecto a los costos de mantenimiento, la referida propuesta consideró por el equipamiento del Sistema HBS un costo mensual de USD 28 204; además, un costo de USD 16 054,59 por mantenimiento mayor en el año 2021, teniendo en cuenta los repuestos que se requerirían cada tres años y la probabilidad de falla. En ambos casos, se señaló que dichos costos se sustentan en la proforma que les fue remitida por la empresa Technical Services Suppliers S.A.C. (TESESU S.A.C.)¹² en octubre de 2018.

Tabla 8: Costos de operación y mantenimiento del Sistema de Inspección de Equipaje (en USD)

Descripción	2019	2020	2021	2022	2023
Costo de mantenimiento de máquinas de rayos X	338 448	338 448	354 503	338 448	338 448
Costos de seguros	2 058	2 467	2 467	2 467	2 262
Total	340 506	340 915	356 970	340 915	340 710

Fuente y elaboración: Propuesta de los Usuarios Intermedios

72. Cabe subrayar que la Propuesta de los Usuarios Intermedios no consideró el costo de mantenimiento de las fajas transportadoras de equipaje, indicando que, de acuerdo con la

¹² Empresa que brinda el servicio de mantenimiento al Sistema HBS en el AIJCh.

Contabilidad Regulatoria de LAP, el costo de "*Mantenimiento de Equipamiento de Transporte de Equipaje*" (N° Centro de Costos 120309) tiene como servicio receptor de costos el "*Terminal de Pasajeros*", es decir, la TUUA. Además, tampoco consideró costos indirectos debido a que, según se señala, LAP no los consideró en la estructura de costos presentada en el año 2018 (previo a la solicitud formal de Acceso por parte de los Usuarios Intermedios).

c) Inversiones

73. Con respecto a las inversiones, la Propuesta de los Usuarios Intermedios partió de la estructura planteada por LAP en el documento denominado "Servicio de Inspección de Equipaje Facturado" (abril 2018)¹³, excluyendo aquellas inversiones que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, se encuentran cubiertas por la TUUA. Específicamente, identificaron que las siguientes partidas se encuentran vinculadas al Sistema de Manejo de Equipaje (BHS, por sus siglas en inglés):
- **Contrato Glidepath:** De acuerdo con el "*Manual del Curso de Capacitación para la Operación del Sistema de Equipaje Facturado - BHS*" de LAP (2014), los técnicos Glidepath únicamente se dedican al "mantenimiento del sistema de BHS"; asimismo, de acuerdo con la descripción de la empresa, esta "se especializa en el sistema BHS". En ese contexto, el Contrato Glidepath, está únicamente relacionado con el sistema BHS.
 - **BHS de Transferencia:** Las inversiones que se realicen en BHS deben ser recuperadas a través de la TUUA, conforme con la Contabilidad Regulatoria.
74. En consecuencia, la inversión total considerada por los Usuarios Intermedios ascendió a USD 2 018 589, de acuerdo con el siguiente detalle:

¹³ Considerando las órdenes de compra remitidas por LAP a la AETAI a través de correo electrónico de fecha 04 de setiembre de 2018.

Tabla 9: Inversiones realizadas y comprometidas en el Sistema de Inspección de Equipaje (en USD)

Servicio	USD
<i>Inversiones realizadas 2018</i>	
Salidas	
Contrato L3 (HBS)	1 471 908
Contrato Glidepath	0
Infraestructura	45 237
Infraestructura Adicional	18 623
Otros	0
Transferencias	
BHS Transferencia	0
Infraestructura	159 531
Infraestructura Adicional	17 674
Total Salidas y Transferencias	1 712 972
<i>Inversiones comprometidas 2019</i>	
Transferencias	
BHS Transferencia	0
Infraestructura	48 617
Adquisición e instalación de equipo MVT-HR	257 000
Total Salidas y Transferencias	305 617

Fuente y elaboración: Propuesta de los Usuarios Intermedios

75. Adicionalmente, con respecto a la depreciación, dicha propuesta señaló que el equipamiento se deprecia en 10 años; mientras que la infraestructura debe depreciarse a 30 años, acorde con lo establecido en los Estados Financieros Regulatorios de LAP.

d) Flujo de Caja

76. La Propuesta de los Usuarios Intermedios consideró un flujo de caja en dólares, con un horizonte temporal desde noviembre de 2019 hasta noviembre de 2023. Dicho flujo de caja fue descontado con un costo promedio ponderado del capital (WACC por sus siglas en inglés) de 9,71%, que fue empleado por el Regulador en la determinación del Cargo de Acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh¹⁴.
77. Cabe indicar que, dentro de los costos, se incluyó también la Retribución al Estado (46,511% de los ingresos brutos facturados), y el Aporte por Regulación a OSITRAN (equivalente al 1% de los ingresos brutos). Asimismo, se consideró la oportunidad de pago del IGV derivado de la recaudación y pago de este impuesto, tomando como base imponible el 100% de los costos operativos directos y del plan de inversiones.

¹⁴ Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN.

Tabla 10: Flujo de caja de la Propuesta de los Usuarios Intermedios (en USD)

LAP		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos			1 650 203	1 297 727	1 316 957	1 330 127	1 274 342
Tarifa por pasajero	USD 0,098		0.130	0,098	0,098	0,098	0,098
PAX			12 704 703	13 261 361	13 457 877	13 592 455	13 022 393
Salidas			10 713 642	11 210 569	11 366 069	11 479 729	11 008 260
Transferencias			1 991 060	2 050 792	2 091 808	2 112 726	2 014 132
Retribución al Estado			-784 028	-616 563	-625 700	-631 957	-605 452
Ingresos netos			866 175	681 164	691 258	698 170	668 889
Egresos		-308 335	-255 716	-261 236	-403 347	-393 241	-388 855
Gastos Operativos Directos			-340 506	-340 915	-356 970	-340 915	-340 710
OPEX - Salida			-338 448	-338 448	-354 503	-338 448	-338 448
OPEX - Transferencias			-	-	-	-	-
GG - Salida	0,00%		-	-	-	-	-
GG - Transferencias	0,00%		-	-	-	-	-
Seguros	0,134%		-2 058	-2 467	-2 467	-2 467	-2 262
Net IGV		-308 335	-180 734	172 226	172 798	178 058	394 024
Pago de IGV			-	-44 626	-172 798	-178 058	-394 024
Pago de IR	25,90%		-95 945	-47 921	-46 377	-52 325	-48 145
Flujo de Caja Operativo		-308 335	610 459	419 928	287 911	304 929	280 034
Inversión		-1 712 972	-305 617	-	-	-	1 255 393
Inversión Salidas		-1 535 768	-305 617	-	-	-	1 107 231
Inversión Transferencia		-177 204	-	-	-	-	148 162
Flujo de Caja Económico		-2 021 307	304 842	419 928	287 911	304 929	1 535 427
WACC \$	9,71%						
NPV \$	-						

Fuente y elaboración: Propuesta de los Usuarios Intermedios

V. ANÁLISIS

V.1. Cuestión previa: Sobre el alcance del cobro por el uso de las Facilidades Esenciales

78. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el cargo de acceso es un concepto que constituye un pago como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, mas no por la prestación de servicios derivados de la explotación de la infraestructura concesionada¹⁵.

¹⁵ **“Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.**

Las disposiciones de este Capítulo son aplicables a cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza.
(...)

No se consideran Cargos de Acceso aquellos pagos que un usuario efectúa por la prestación de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.”

79. En esa línea, con relación al numeral 1.4 de los Antecedentes del proyecto de Contrato de Acceso¹⁶, en el que se señala que “(...) *en el marco de lo establecido en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, LAP es responsable de instalar un sistema para la inspección de equipajes con la finalidad de garantizar una mayor seguridad y facilidad del equipaje registrado, estando facultado a cobrar una tarifa por el uso del mismo a los USUARIOS INTERMEDIOS*”; cabe acotar que el extremo del Anexo 6 a que hace referencia el Concesionario, lo habilita únicamente a cobrar una tarifa por el servicio de inspección de equipaje en bodega, en caso decidiera prestarlo; situación distinta del derecho de Acceso materia del presente procedimiento. En efecto, el numeral **4.3.1.5 Otros Servicios e Ingresos** de dicho Anexo indica:

“Otros
Seguridad y Conciliación de Equipaje
(...)”

La instalación de un sistema para la inspección de equipajes con la finalidad de garantizar una mayor seguridad y facilidad del equipaje registrado será realizado por el Concesionario. Este sistema se usará para verificar, controlar y descartar que los equipajes puedan contener materiales peligrosos, y, será facturado con una tarifa a las aerolíneas. Será obligatorio revisar todas las maletas antes de abordar el avión. Habrá un cargo por maleta basado en un mecanismo de recuperación de costos para este servicio que será cobrado de las aerolíneas. (...)”

[El subrayado es nuestro]

80. Como puede observarse, de acuerdo con el Anexo 6 del Contrato de Concesión, LAP se encuentra facultado a cobrar una **tarifa por el servicio** de inspección de equipajes, mas no por el Acceso y uso del Sistema HBS, el cual está regulado por el REMA. En ese sentido, acorde con lo indicado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe remarcar que lo señalado en el numeral 1.4 de los Antecedentes del proyecto de Contrato de Acceso remitido por el Concesionario no resulta aplicable al presente caso, pues LAP es responsable de implementar un sistema de inspección de equipaje en el marco de lo establecido en los Anexos 4, 6 y 14 del Contrato de Concesión.

V.2. Marco regulatorio para la determinación del Cargo de Acceso

81. Al respecto, de acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso.
82. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.

¹⁶ Adjunto como Anexo III a la Carta N° C-LAP-GRE-2019-0030 remitida por el Concesionario el 3 de julio de 2019.

83. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe “permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos **eficientes** de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)” Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que OSITRAN puede emplear para determinar el Cargo de Acceso:
- a) Costos incrementales de largo plazo
 - b) Costos completamente distribuidos
 - c) Empresa modelo eficiente
 - d) Por comparación (*benchmarking*).
84. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, tal como se señaló anteriormente, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh. Con relación a ello, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije OSITRAN se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.
85. En ese marco, resulta pertinente subrayar uno de los principios económicos que rigen y deben observarse en la determinación de los cargos de acceso, esto es **evitar** que estos cubran **costos ya pagados por la prestación de servicios finales**. Con relación a ello, debe tenerse presente que, de acuerdo con lo dispuesto en el **Anexo 5** del Contrato de Concesión, la TUUA “tiene la finalidad de cubrir los costos por los servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de **cargo único y exclusivo del Concesionario**”, encontrándose dentro de estos: el Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones^{17,18} En ese sentido, corresponde analizar si los costos considerados en la Propuesta del Concesionario se encuentran ya cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros.

¹⁷ Apéndice 1 del Anexo 5.-

“1. *Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)*

1.1. *Instalaciones y servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA*

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

- *Embarque/Desembarque de Pasajeros*
 - (...)
 - **Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones**
 - (...)
- (...)
- *Seguridad Aeroportuaria*
- (...)

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

¹⁸ En virtud de ello, la Propuesta de los Usuarios Intermedios excluye determinados costos de inversión y mantenimiento considerados por LAP en su propuesta.

86. Visto lo anterior, la Propuesta de LAP consideró que una parte (USD 1 170 335)¹⁹ del monto total de inversión en el proyecto de “Ampliación y Mejoras del Sistema de despacho e inspección de equipajes” es remunerada con la TUUA que pagan los pasajeros, y la diferencia (USD 4 080 969) fue considerada en su cálculo del Cargo de Acceso. Del mismo modo, la Propuesta de LAP consideró una fracción del costo de mantenimiento de las fajas transportadoras, señalando que este comprende “solo la parte que corresponde al sistema de inspección”, esto es, el mantenimiento del 30,67% de la longitud total de fajas de salida y el 100% de fajas de transferencia que, a su criterio, no se encontrarían cubiertos por la TUUA.

87. Del mismo modo, en la reunión realizada el 27 de agosto de 2019 en las oficinas de OSITRAN²⁰, el Concesionario señaló como parte de su exposición²¹, lo siguiente:

“(…)

INSPECCION DE EQUIPAJE DESDE 2005

¿Cómo se realiza la inspección de equipajes desde el año 2005 a la fecha?

- LAP implementó un sistema integrado de inspección de equipajes de bodega posterior al proceso de check-in.
- Este sistema HBS cuenta con 5 niveles de inspección que le brinda mayor seguridad y confiabilidad al proceso.
- El sistema se denomina “integrado” porque integra:
 - > Las fajas transportadoras de equipaje, que por Contrato de Concesión están cubiertas por la TUUA.
 - > Las máquinas de rayos X y fajas transportadoras de equipaje necesarias para llevar los equipajes a los distintos niveles de inspección, que forman parte del sistema HBS como tal.

(…)”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

88. De lo anterior se advierte que, a juicio del Concesionario, existirían dos tipos de fajas transportadoras de equipajes:

- aquellas cuyos costos son cubiertos por la TUUA (las cuales el Concesionario refiere como el sistema de transporte de equipaje o BHS), esto es, el 69,33% de las fajas transportadoras del equipaje de salida; y,
- aquellas que formarían parte del Sistema HBS, esto es, el 30,67% restante -que según LAP, corresponde a las fajas que transportan el equipaje sospechoso desde el Nivel 2 de inspección hacia el Nivel 3- y el 100% de las fajas transportadoras del equipaje de transferencia.

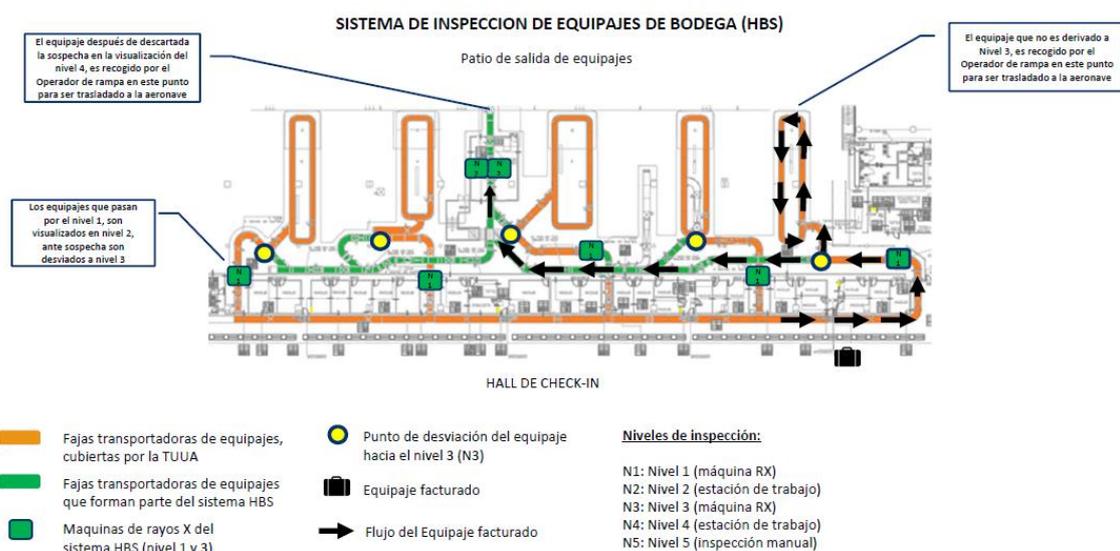
89. Lo anterior se muestra en la siguiente figura:

¹⁹ Correspondiente al Contrato de Fajas (Glidepath) con orden de compra n° 4400030376.

²⁰ Solicitada por la empresa Avianca, la cual contó con la participación del Concesionario, los Usuarios Intermedios y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.

²¹ Contendida en el documento denominado “SISTEMA DE INSPECCION DE EQUIPAJE HBS” de fecha 27 de agosto de 2019, remitido mediante correo electrónico el 29 de agosto de 2019.

Figura 1: Sistema de inspección de equipajes de bodega



Nota: Este plano no está actualizado con el 100% de fajas transportadoras, ni con las 2 líneas de nivel 3 que existen. Es esquemático para fines explicativos

Fuente y elaboración: LAP

90. En ese orden, a fin de evaluar las afirmaciones vertidas por el Concesionario, resulta pertinente remitirse en primer lugar a los documentos técnicos que describen estos sistemas. Así, tal como fue expuesto en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, de acuerdo con el Manual del Aeródromo del AIJCh²², sección 1.4.2.2 Sistema de Manejo de Equipaje, las fajas transportadoras de equipaje conforman el denominado sistema **BHS (Baggage Handling System)**; mientras que el denominado **HBS (Hold Baggage Screening)** comprende los equipos de rayos X.

**“AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ
MANUAL DEL AERÓDROMO**

(...)

CAPÍTULO 1: GENERALIDADES

(...)

1.4 Condiciones de Uso del Aeródromo

(...)

1.4.2 Nuevos sistemas

(...)

1.4.2.2. Sistema de Manejo de Equipaje

El Sistema de Manejo de Equipaje de Salida consta de:

- Fajas transportadoras de equipaje, denominado BHS (Baggage Handling System) y los equipos de rayos X, denominado HBS (Hold baggage screening)
- Sistema de inspección de equipaje con niveles de seguridad.

El HBS y BHS están conformados por 5 subsistemas principales cada uno con un equipo de rayos X de nivel 1 en línea, sistema de preparación de equipajes y dos líneas sospechosas que derivan el equipo del nivel 3.

²² Correspondiente a la Revisión N° 02, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) el 12 de noviembre de 2008 a través del Oficio N° 452-2008-MTC/12.07. Cabe indicar que si bien dicho Manual tiene una Revisión N° 03 de fecha 01 de octubre de 2014, esta no cuenta con la aprobación de la DGAC.

(...)

El sistema incluye:

- Equipo Automático de Rayos X del Nivel 1
- Equipo de Rayos X para inspección del equipaje en el Nivel 3
- Estaciones de trabajo de los operadores del nivel 2 (número total: 6)
- Estaciones de trabajo de los operadores del nivel 4 (una de las estaciones de Trabajo del nivel 2 también funcionará como una estación de trabajo del nivel 3)
- Equipo de Rayos X off-line para inspección de equipajes sobredimensionados.

(...)"

[El subrayado es nuestro]

91. En línea con lo anterior, en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN se indicó que el "Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", suscrito entre LAP y el operador LONGPORT²³, señala en el Anexo H que el Sistema HBS es la infraestructura que permite la inspección del equipaje que se transporta en la bodega del avión, el cual comprende equipos de rayos X y cuenta con 5 niveles de inspección; mientras que el sistema BHS es el sistema de transporte de equipaje facturado que traslada el equipaje desde su ingreso en los counters de check-in hacia el Nivel 1 HBS y hacia el Nivel 3 HBS, de ser el caso.

"ANEXO H

(...)

2. DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS

SISTEMA HBS

El sistema HBS es la infraestructura provista por LAP que permite la inspección del equipaje que se transporta en la bodega del avión, comprende:

- 05 equipos de rayos x para inspeccionar equipajes de tamaño estándar.
- 01 equipo de rayos x para inspeccionar equipajes sobredimensionados.
- 01 equipo de rayos x para inspección de equipaje sistema para equipaje del Nivel 3.

El sistema HBS cuenta con 5 niveles de inspección:

- Niveles 1 y 3: Automáticos (sistema por inspección de Rayos X)
- Niveles 2 y 4: Por operadores ubicados en el centro de control de equipaje.
- Nivel 5: Inspección física.

SISTEMA BHS

El Sistema de transporte de equipaje facturado traslada el equipaje desde su ingreso (counters check-in) hacia el Nivel 1 HBS, y según la decisión producto del análisis realizado por el Nivel 2 HBS desviado al carrusel o al Nivel 3 HBS. El sistema se encuentra conformado por los siguientes equipos:

- 05 Subsistemas desde la T1-T5
- **02 Sistemas que recopilan equipajes observados de la T1-T5 enviados al nivel 03. (S1-S2)**
- Cada sistema cuenta con un panel de Control (MCP), donde se encontrarán 01 PLC que cumplirá la función de comunicación entre el sistema de BHS - HBS

²³ Contrato de Acceso suscrito el 02 de enero de 2014, cuya octava adenda fue suscrita el 22 de enero de 2019; remitido a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1006 de fecha 31 de julio de 2019.

mediante un convertidor de señal RS232 a 485. Así mismo contara con las protecciones eléctricas - electrónicas correspondientes del sistema.

- *Equipos de UPS, respaldara la alimentación eléctrica al PLC para mantener una comunicación continua al sistema*
- *VFD*
- *Sistema de monitoreo y control del sistema BHS "Glideview"*
- *02 Servidores, cumpliendo uno de ellos la función de respaldo.*
- *02 work station, cumpliendo uno de ellos la función de respaldo Sistema de comunicación BHS (Sistemas de cableado estructurado, equipos de comunicación)."*

[El énfasis y subrayado son nuestros]

92. En consecuencia, de acuerdo con los referidos documentos, el Sistema HBS es un sistema de inspección de equipaje facturado, que comprende únicamente los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3), y los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5); mientras que las fajas transportadoras de equipaje constituyen el sistema BHS, destacándose que estas trasladan el equipaje desde los *counters* de *check-in* hacia los niveles de inspección por rayos X (nivel 1 y nivel 3, de ser el caso). En ese orden, el Sistema HBS no incluye fajas transportadoras, sino que se integra al Sistema BHS; por lo que lo afirmado por LAP respecto de que existirían dos tipos de fajas transportadoras de equipajes (aquellas que conforman el sistema BHS, cuyos costos son cubiertos por la TUUA, y aquellas que forman parte del Sistema HBS), carece de sustento.
93. En ese sentido, en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta el Proyecto de Mandato de Acceso, se remarcó que los costos asociados al Sistema BHS -el cual incluye todas las fajas transportadoras de equipaje-, se encuentran cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros, en virtud de lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

V.3. Formulación del Cargo de Acceso

94. Dada la información disponible y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial en el presente caso, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos²⁴ mediante un flujo de caja descontado, considerando que esta ha sido utilizada en la determinación de los cargos establecidos en otros Mandatos de Acceso por el uso de Facilidades Esenciales en el AIJCh, tales como: almacenes para el depósito de equipaje rezagado, oficinas operativas, *counters (check-in)*, oficinas área gris, entre otros.
95. Cabe indicar que el horizonte temporal considerado en el Cargo de Acceso establecido en el proyecto de Mandato de Acceso comprendió desde el año 2019²⁵ hasta el 2023, en concordancia con el plazo de vigencia del Contrato de Acceso pactado por las partes.

²⁴ De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en "La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)".

²⁵ Ello asumiendo que el Cargo de Acceso entraría en vigencia en el mes de noviembre de 2019, por lo que para las proyecciones de demanda y de costos operativos del año 2019 se consideraron los valores referidos a los dos últimos meses del año.

a) **Proyección de ingresos**

a.1) Unidad de cobro

96. De acuerdo con la Propuesta de LAP, la estimación de los ingresos considerados en su flujo de caja para los años 2019-2023 es resultado del producto del cargo de acceso por la proyección anual de pasajeros en salida nacional, internacional y transferencia. Es decir, contempla que la unidad de cobro sea “USD por pasajero”, considerando el 100% de los pasajeros en salida nacional, internacional y transferencia, alegando que la infraestructura está disponible para el beneficio del usuario intermedio. Además, según LAP, esta unidad de medida resulta en una facturación más confiable, dado que las aerolíneas no contarían con una base de datos con información trazable y verificable para distinguir pasajeros con o sin equipaje en bodega.
97. Por su parte, los Usuarios Intermedios señalaron en su propuesta, en principio, estar de acuerdo con la unidad de cobro planteada por LAP, atendiendo a que esta puede ser medible por el Regulador, el Concesionario y las aerolíneas. No obstante, solicitaron al Regulador que requiera a LAP los ingresos que ha venido obteniendo por este concepto, con la finalidad de validar la unidad de cobro que LAP ha estado utilizando, pues en reunión sostenida el 20 de mayo de 2019, LAP habría afirmado que el cobro lo realiza en función de los pasajeros que facturan equipaje. En esa línea, a través de la Carta S/N de fecha 3 de setiembre de 2019, la línea aérea Latam indicó que la unidad de cobro debería ser “**pasajero que factura equipaje**” en lugar de “pasajero” (o “pasajero que paga TUUA”), teniendo en cuenta el principio regulatorio según el cual quien usa el servicio es quien debe pagarlo y que no todos los pasajeros embarcados facturan equipaje; anotando que las aerolíneas se encuentran desarrollando un sistema que permita contabilizar el número de “pasajeros que facturan equipaje”, que sea eficiente y verificable por el Regulador y el Concesionario²⁶.
98. Con relación a lo anterior, a través del Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario que remita el contrato suscrito por este con la empresa LONGPORT para la prestación del servicio de inspección de equipaje en bodega, así como la información de los ingresos facturados por dicho servicio y la cantidad demandada efectiva, correspondiente al periodo 2015-2019, indicando la unidad de cobro. En atención a dicho requerimiento, a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1006, recibida el 31 de julio de 2019, el Concesionario indicó lo siguiente:

*“Adicionalmente, les precisamos que LONGPORT factura a las aerolíneas por la operación del servicio (US\$ 0.25 por pax) lo cual no incluye el CAPEX relacionado al servicio, ni los costos de mantenimiento de la Facilidad Esencial; asimismo, considera como **pasajeros facturados a aquellos que son reportados por las aerolíneas como pasajeros que usan el servicio.**”*

*En el siguiente cuadro se muestra que existe una diferencia entre los pasajeros registrados en la TUUA versus los pasajeros que factura LONGPORT (**en base a la información brindada por las aerolíneas**). Se puede apreciar, además, que esta diferencia ha ido incrementándose desde el año 2015. (...)”*

²⁶ Al respecto, Latam agregó que, a dicha fecha, no todas las líneas aéreas habían logrado efectuar dichos reportes de forma consistente, requiriendo un periodo de adecuación y control; por lo que, con la finalidad de coadyuvar a la eficiencia administrativa y contar con un cargo de acceso en el menor tiempo posible, estas acordaron tomar como referencia la unidad de cobro planteada por LAP con cargo a que esta pueda ser revisada al primer año de vigencia de dicho cargo.

99. Como puede observarse de los párrafos citados, la empresa LONGPORT viene cobrando a las líneas aéreas por pasajero que usa el servicio, es decir, por pasajero que factura equipaje. Más aun, de acuerdo con el Octavo Addendum al Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el AIJCh, suscrito con dicho operador y remitido por LAP a través de la Carta C-LAP-GPF-2019-1006, la contraprestación a favor de LAP en el 2018 incluía, entre otros, el 6% sobre los ingresos por concepto de “*Longport Admin fee*”; advirtiéndose, de esta manera, la conformidad del Concesionario respecto de la información proporcionada por las aerolíneas sobre el número de pasajeros que facturan equipaje; y destacándose, además, que en base a dicha facturación, el Concesionario ha venido pagando impuestos, aporte por Regulación y Retribución al Estado.
100. En ese contexto, en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, se remarcó que considerar la unidad de cobro planteada por LAP en su Propuesta implicaría que todas las líneas aéreas que transportan pasajeros tendrían que pagar el Cargo de Acceso que determine el Regulador por cada uno de sus pasajeros embarcados, aun cuando estos no facturen equipaje en bodega y, por ende, no requieran de la inspección de equipaje mediante el Sistema HBS. Esta situación cobraría especial relevancia en el caso de las aerolíneas de bajo costo (“*low cost*”), las cuales vienen aumentando su presencia en vuelos nacionales en los últimos años, fortaleciendo así el ambiente competitivo en el mercado doméstico, no solo compitiendo con las líneas aéreas tradicionales -como Latam- sino también con otros medios de transporte²⁷.
101. En ese sentido, teniendo presente que, de acuerdo con el artículo 26 del REMA, el Cargo de Acceso debe incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos, se ha considerado pertinente que el cobro en el presente caso se realice por aquellos pasajeros que hacen uso efectivo del Sistema HBS como actualmente sucede, esto es, “USD por pasajero que factura equipaje”²⁸, y no por los pasajeros en general, como propone el Concesionario y sugieren LATAM y AVIANCA.

a.2) Demanda

102. A fin de estimar la cantidad demandada en el flujo de caja, en primer lugar, se realizó una proyección de la cantidad total de pasajeros de salida y transferencia en el periodo 2019-2023 y, seguidamente, se estimaron cuántos de dichos pasajeros facturarán equipaje.
103. A tal efecto, para obtener la proyección anual del total pasajeros de salida (nacional e internacional) y transferencia del 2020 al 2023 se consideraron las tasas de crecimiento anual indicadas en la Propuesta de LAP; las cuales, a su vez, fueron obtenidas sobre la base del documento denominado “*Informe final de AviaSolutions sobre actualización y revisión de proyecciones de tráfico anuales – febrero 2018*”, preparado por la empresa consultora AviaSolutions.
104. No obstante, en el caso del año 2019, la proyección del tráfico anual de pasajeros totales considera la información estadística remitida por el Concesionario correspondiente al periodo enero-agosto y la proyección del tráfico de pasajeros del periodo restante, correspondiente al periodo setiembre-diciembre. Así, el tráfico anual de pasajeros del año 2019 se obtuvo multiplicando el tráfico observado en el periodo setiembre-diciembre del 2018 por la tasa de variación interanual promedio de dicho periodo de los años 2015-2018, el cual fue añadido al tráfico observado en el periodo enero-agosto de 2019. En la siguiente tabla se detallan las tasas de crecimiento anual de las proyecciones del tráfico por categoría de pasajero.

²⁷ El *low cost* propone un modelo en el que los servicios complementarios como la impresión de tarjetas de embarque, la alimentación a bordo o la posibilidad de facturar equipaje en bodega se sacrifican con el objetivo de reducir las tarifas aéreas; inclusive, las líneas aéreas *low cost* imponen restricciones sumamente estrictas con el peso y dimensiones del equipaje de mano. Este escenario incluso ha llevado a aerolíneas como Latam (líder en el mercado) a tener que replantear su modelo de negocio.

²⁸ Considerando tantos pasajeros en salida (nacional e internacional) como pasajeros en transferencia

Tabla 11: Tasas de crecimiento anual por categoría de pasajero (en porcentajes)

Tasas de crecimiento	2019	2020	2021	2022	2023
Salidas Internacionales	9,8%	5,4%	2,9%	0,8%	0,8%
Salidas Nacionales	5,3%	5,7%	1,0%	1,0%	1,0%
Transferencia	4,9%	5,6%	1,7%	0,9%	0,9%

Fuente: Propuesta de LAP y Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

105. Asimismo, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de tráfico de pasajeros, por tipo de pasajero, que fueron empleadas para la estimación de la demanda del servicio. Cabe recordar que, para efectos de la construcción del flujo de caja, en el año 2019 se consideró el número de pasajeros equivalente a dos meses, teniendo en cuenta que el Cargo de Acceso entraría en vigencia en noviembre.

Tabla 12: Proyección del total de pasajeros (en millones de pasajeros)

Pasajeros	2019	2020	2021	2022	2023
Salidas Internacionales	720 258	4 553 069	4 686 097	4 724 047	4 762 306
Salidas Nacionales	1 083 764	6 873 425	6 942 159	7 011 581	7 081 697
Transferencia	325 410	2 061 274	2 096 751	2 116 205	2 135 839
Total pasajeros	2 129 431	13 487 768	13 725 007	13 851 833	13 979 842

Nota: En el caso del 2019, se consideraron los pasajeros de dos meses.

Fuente: Propuesta de LAP y Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

106. Luego, la cantidad de pasajeros que facturan equipaje se estimó considerando la proporción que estos representaron sobre el total de pasajeros a partir del 2017, año en el cual iniciaron operaciones en vuelos domésticos las líneas aéreas *low cost*. En el caso de los pasajeros en salida (nacional e internacional) se consideró un factor de participación de 86,23% correspondiente al promedio de los años 2017 (85,57%) y 2018 (86,90%), de acuerdo con la información remitida por LAP²⁹. Con respecto a los pasajeros en transferencia, se asumió que todos ellos facturan equipaje; por lo que la demanda estimada es la misma que se muestra en la Tabla 12.
107. De esta forma, en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN que sustenta el Proyecto de Mandato de Acceso, se consideró la proyección anual de pasajeros que facturan equipaje que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 13: Proyección de demanda (en millones de pasajeros que facturan equipaje)

Pasajeros	2019	2020	2021	2022	2023
Salida (Nacional e Internacional)	1 555 607	9 853 066	10 027 045	10 119 632	10 213 083
Transferencia	325 410	2 061 274	2 096 751	2 116 205	2 135 839
Total de pasajeros	1 881 018	11 914 340	12 123 796	12 235 837	12 348 922

Nota: En el caso del 2019, se consideraron los pasajeros de dos meses.

Fuente: Carta C-LAP-GSA-2019-0231, Propuesta de LAP, Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

²⁹ Información remitida a través de la Carta C-LAP-GSA-2019-0231 recibida el 06 de agosto de 2019, con la cual el operador LONGPORT facturó a las líneas aéreas por el servicio de inspección de equipaje en bodega. Cabe indicar que dicha información es generada por las aerolíneas.

b) Costos operativos

108. Para la estimación de los costos operativos, en el presente caso se consideraron los mismos rubros indicados en la Propuesta de LAP, esto es, el costo de mantenimiento de los equipos, el costo de seguro de propiedad (multirriesgo), y los costos indirectos; acotándose que, con relación a los dos primeros, no se incluyeron los costos de las fajas transportadoras de equipaje, dado que estos se encuentran cubiertos íntegramente por la TUUA que pagan los pasajeros, de conformidad con lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

b.1) Costos de mantenimiento

109. De acuerdo con el Anexo I de la Propuesta de LAP, el costo de mantenimiento de los equipos de rayos X está comprendido por los costos de mantenimiento preventivo y correctivo -tanto del sistema de salida como el de transferencia-, soporte remoto del nivel 3, repuestos del sistema de salida, alquiler de un equipo en la zona de transferencia solo en el año 2019, y mantenimiento preventivo y correctivo correspondiente a la ampliación de *check-in* a partir del 2020 en adelante. En la siguiente tabla se muestran los costos anuales estimados por el Concesionario.

Tabla 14: Costos de mantenimiento de máquinas de rayos X, estimados por LAP (en USD)

Cuenta	Servicio	2019	2020	2021	2022	2023
Sist Insp de eq Outbound	Mantenimiento Preventivo y Correctivo	244 500	244 500	244 500	244 500	244 500
Sist Insp de eq Outbound	Soporte Remoto L3	46 500	48 825	48 825	48 825	48 825
Sist Insp de eq Outbound	Repuestos	48 900	63 570	82 641	107 433	139 663
Sist Insp de eq Transferencia	Mantenimiento Preventivo y Correctivo	1 500	3 000	3 000	3 000	3 000
Sist Insp de eq Transferencia	Alquiler de eq en zona de Transferencia	5 400	-	-	-	-
Sist Insp de eq Ampliación check in	Mantenimiento Preventivo y Correctivo	-	1 500	1 500	1 500	1 500
Total		346 800	361 395	380 466	405 258	437 488

Fuente y elaboración: Propuesta de LAP (Anexo I)

110. Cabe indicar que, en la referida propuesta, el Concesionario no proporcionó más información sobre la estimación de dichos montos; por lo que, a través del Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN reiterado con Oficio N° 0079-2019-GRE-OSITRAN³⁰, se le solicitó que sustente debidamente los montos anuales considerados en la proyección de los costos de mantenimiento asociados al Sistema HBS del período 2019-2023. Pese a ello, a través de la Carta C-LAP-GPF-2019-1088, el Concesionario se limitó a señalar lo siguiente:

“Sobre los montos anuales considerados en la proyección de costos de mantenimiento de sistemas de inspección de equipaje informamos que:

- i. Mantenimiento Preventivo y Correctivo por US\$ 244,500 anual se sustenta en una cotización mensual de servicios brindado por la empresa TESESU por US\$ 20,376.93 cuyo documento adjuntamos.*
- ii. Soporte Remoto L3 por US\$ 46,500 anual se sustenta en una cotización bianual brindado por L3 SDS por US\$ 97,014.81, cotización que también adjuntamos.*
- iii. Repuestos por US\$ 48,900 anual es una cifra estimada realizada por LAP considerando un análisis de criticidad de los principales repuestos del equipo y el tiempo de vida del equipo; como sustento se adjunta una lista de los repuestos críticos con sus respectivos precios.*
- iv. Mantenimiento preventivo y Correctivo (Transferencia) por US\$ 1,500 anual es un monto estimado realizado por LAP considerando un costo promedio histórico de US\$ 750 por equipo; el estimado considera 2 mantenimientos al año y un solo equipo.*

³⁰ Notificados el 24 de julio y el 13 de agosto de 2019, respectivamente.

- v. *Alquiler de equipo (Transferencia) por US\$ 5,400 incluye 3 meses de alquiler y se sustenta en una cotización mensual de servicios brindado por la empresa UnlimitedSystems por US\$ 1,800 cuyo documento adjuntamos.*”

[El resaltado y subrayado son nuestros]

111. De la revisión de dicha información, se observó lo siguiente:

- Las proformas remitidas como sustento de los montos mensuales y bianuales por los conceptos de “Mantenimiento Preventivo y Correctivo” del sistema de Salida y “Soporte Remoto L3”, respectivamente, no guardaban consistencia con los montos anuales de dichos conceptos considerados en la Propuesta de LAP.
- El monto estimado por el concepto de Repuestos del 2019 (USD 48 900) no había sido debidamente sustentado, toda vez que la lista de precios referenciales de los principales repuestos por equipo, presentada por LAP, era un documento Word que no contaba con la conformidad de ningún proveedor; además, tampoco había sustentado la proyección del incremento sostenido de dicho costo desde el 2020 al 2023.
- El monto del año 2019 por el concepto de “Mantenimiento Preventivo y Correctivo” del Sistema de Transferencia, que LAP afirmó haber estimado considerando el promedio histórico de USD 750 por equipo, no fue acompañado del debido sustento conforme a lo solicitado.

112. Como puede advertirse, el Concesionario no cumplió con sustentar debidamente y de manera consistente los costos anuales de mantenimiento del Sistema HBS del período 2019-2023 considerados en su Propuesta, a pesar de habersele solicitado hasta en dos oportunidades la información pertinente mediante los Oficios N° 0072 y 0079-2019-GRE-OSITRAN.

113. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios consideraba unos costos de mantenimiento anuales, los cuales habrían sido estimados empleando la cotización remitida por la empresa TESESU S.A.C., de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla 15: Costos de mantenimiento del Sistema HBS, estimados por los Usuarios Intermedios (en USD)

Costos	Detalle	2019	2020	2021	2022	2023
Otros repuestos	Repuestos menores y rep. Smiths	30 000	30 000	46 055	30 000	30 000
Costos fábrica	Hot line y capacitación	61 680	61 680	61 680	61 680	61 680
Seg. y garantías	Carta fianza y seguro	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Personal y planilla	2 especialistas y rol de 5 personas	156 000	156 000	156 000	156 000	156 000
Costos admin.		30 768	30 768	30 768	30 768	30 768
Total		338 448	338 448	354 503	338 448	338 448

Fuente: TESESU S.A.C.

Elaboración: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

114. Al respecto, a través del Oficio Circular N° 0003-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a los Usuarios Intermedios que sustenten dichos costos, remitiendo las proformas emitidas por la empresa proveedora de los servicios de mantenimiento, y cualquier otra documentación pertinente. Así, a través de las Cartas S/N de fechas 27 de agosto y 02 de setiembre de 2019, Avianca y Latam, respectivamente, remitieron como sustento el documento denominado “**Requerimientos Técnicos**” correspondiente al mantenimiento preventivo del Sistema HBS elaborado por la empresa TESESU S.A.C. de fecha octubre de 2018.

115. De acuerdo con dicho documento, los requerimientos fueron basados en el servicio a “los equipos de Inspección por Rayos X que conforman el Sistema HBS del CBIS-AIJCH³¹”, presentándose:
- La Valorización del **servicio de mantenimiento preventivo** según alcances técnicos en un horizonte de 3 años (literal j de los Requerimientos Técnicos).
 - La Valorización del **Kit de repuestos críticos** por cada uno de los equipos a los cuales se les brindará el servicio (literal k de los Requerimientos Técnicos).
116. De la revisión de dicha documentación, se advirtió que el Kit de repuestos críticos incluye *Repuestos VIS HR*, los cuales no habían sido incluidos en la Propuesta de los Usuarios Intermedios. No obstante, dado que estos corresponden a las máquinas de rayos X del nivel 1³², fueron considerados en el costo de mantenimiento del año 2021 dentro del rubro “Otros repuestos”, conforme se observa en la siguiente tabla:

Tabla 16: Costo anual de mantenimiento del Sistema HBS (en USD)

Concepto	Detalle	2019	2020	2021	2022	2023
Otros repuestos	Repuestos menores y rep. Smiths	30 000	30 000	73 160	30 000	30 000
Costos Fabrica	Hot line y capacitación	61 680	61 680	61 680	61 680	61 680
Seguros y garantías	Carta fianza y seguro	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Personal y planilla	Dos especialistas y rol de 5 personas	156 000	156 000	156 000	156 000	156 000
Costos administrativos		30 768	30 768	30 768	30 768	30 768
Total		338 448	338 448	381 608	338 448	338 448

Fuente: TESESU SAC y Propuesta de los Usuarios Intermedios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

117. Cabe indicar que, con respecto al 2019, se consideraron los costos equivalentes a dos meses del año, teniendo presente que el Cargo de Acceso entraría en vigencia en el mes de noviembre. Adicionalmente, en el 2019 se consideró excepcionalmente el costo de “Alquiler de equipo en zona de transferencia” indicado en la Propuesta de LAP, habida cuenta que este corresponde al alquiler temporal de un equipo de rayos X *oversize* en el área de transferencia, que incluye su mantenimiento preventivo, correctivo y repuestos, de acuerdo con la propuesta económica de la empresa Unlimited Systems sustentada por LAP mediante Carta C-LAP-GPF-2019-1088.

Tabla 17: Costos de mantenimiento y alquiler del Sistema HBS (en USD)

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023
Costos de mantenimiento	56 408	338 448	381 608	338 448	338 448
Alquiler de equipo en zona de Transferencia	3 600	-	-	-	-

Fuente: TESESU SAC, Propuesta LAP y Propuesta de los Usuarios Intermedios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b.2) Costos de seguros

118. Los costos anuales por seguro fueron estimados considerando un porcentaje sobre la inversión bruta en el Sistema HBS. Dicho porcentaje fue el señalado en la Propuesta de LAP (0,134%), el cual fue obtenido a partir de la póliza de seguro Multirriesgo³³ y cuyo cálculo fue remitido a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2019-1088.

³¹ CBIS son las siglas de Checked Baggage Inspection System.

³² De acuerdo con la denominación del modelo de máquinas de rayos X *VIS HR*.

³³ Dicha póliza indica un costo de prima neta de USD 1 789 573,16 con una suma asegurada de USD 912 528 300,00.

119. Con respecto a la inversión, acorde con el análisis efectuado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, de donde se advirtió que todas las fajas transportadoras de equipaje corresponden al Sistema BHS, esta no consideró los siguientes conceptos del proyecto de "Ampliación y Mejoras del Sistema de despacho e inspección de equipajes" indicado por LAP, por encontrarse sus costos cubiertos por la TUUA:

- **Contrato fajas (Glidepath):** A través del memo M-GPF-GRE-2019-0089 adjunto a la carta C-LAP-GPF-2019-1006, el Concesionario remitió el documento denominado "Desglose propuesta económica rev4" presentado por el proveedor Glidepath, así como la Orden de Compra N° 4400030376³⁴ que sustenta la inversión; destacándose que, de la revisión de dichos documentos se advierte que las principales tareas realizadas se encuentran referidas a la ampliación del **Sistema BHS** de la zona de salida en el AIJCh, considerando trabajos de: Instalación de **fajas transportadoras** y **colectoras** en *check-in*, división de **fajas transportadoras** T3 y T4, extensión de la longitud de los **carruseles** T1 al T4 y modificaciones al área de operaciones del nivel 3 debido al mismo trabajo de **ampliación del Sistema BHS**.

Además, de acuerdo con los Usuarios Intermedios, el concepto de Contrato fajas (Glidepath) tampoco debería ser considerado en el presupuesto de inversiones debido a que, según refiere el "Manual del Curso de Capacitación para la Operación del Sistema de Equipaje Facturado - BHS" de LAP (2014), los técnicos Glidepath únicamente se dedican al "mantenimiento del sistema de BHS" y son los únicos que pueden manipular el Tablero de Control del Sistema BHS.

- **Fajas transferencia:** A través del memo M-GPF-GRE-2019-0089 adjunto a la carta C-LAP-GPF-2019-1006, el Concesionario señaló que dicho concepto está referido a la habilitación del sistema de transporte de equipaje en transferencia en la zona de carga por USD 166 800,26; monto que figura en la Orden de Compra N° 4400030331, a partir de la cual se advirtió que las principales tareas realizadas se encuentran referidas a la habilitación del **Sistema BHS** de la zona de transferencia en el AIJCh, considerando trabajos de provisión, instalación e integración de **fajas de transporte automatizado** de diferente longitud, así como la habilitación de las estaciones de trabajo.
- **Adicional Ampliación del Sistema de Inspección:** A través del memo M-GPF-GRE-2019-0089 adjunto a la carta C-LAP-GPF-2019-1006, el Concesionario señaló que dicho concepto está referido a los costos adicionales a la Orden de Compra N° 4400030376 asumidos por el proveedor Glidepath, para lo cual presentaron la Orden de Compra N° 4400034011 como sustento. De esta, se advirtió que las tareas se enmarcan en el trabajo de "AMPLIACIÓN DEL **SISTEMA BHS** OUTBOUND EN EL AIJCH" realizado por el proveedor Glidepath, por lo que del mismo modo que el concepto "Contrato fajas (Glidepath)", esta última inversión tampoco fue considerada como inversión en el Sistema HBS.

120. En consecuencia, a efectos de estimar los costos de los seguros, se tomó como referencia un valor de inversión bruta ascendente a USD 2 139 679 por concepto de Sistema HBS, detallado en la siguiente tabla:

³⁴ Cabe indicar que la descripción de la Orden de Compra N°4400030376 indica expresamente el detalle del servicio denominado "AMPLIACIÓN DEL SISTEMA BHS OUTBOUND EN EL AIJCH".

Tabla 18: Valor de inversión en el Sistema HBS (en USD)

Concepto	Orden de compra	Valor
Inversiones LAP 2018		
Contrato Inspección de Equipaje (L3)	4500000876 / 4400030966	1 470 108
Infraestructura	4400030337	44 946
Infraestructura Adicional	4400031575	18 504
Otros	4400032420 / 4400032626 / 4400032812	6 339
Subtotal Salidas		1 539 896
Infraestructura	4400030337	158 507
Infraestructura Adicional	4400031575	17 560
Subtotal Transferencia		176 067
Inversiones LAP 2019		
Estibación de maletas	4400033233	52 752
Seguridad privada en nivel 3	4400033480	6 477
Gastos de importación	4400032844	5 000
Provisión e Instalación 1 Maquina rayos X	4400033210 / 4400033209	114 829
Otros trabajos de instalación	-	15 000
Subtotal Salidas		194 058
Provisión e Instalación 2 Maquinas rayos X	-	229 658
Subtotal Transferencia		229 658
Total		2 139 679

Fuente: Propuesta de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

121. Así, sobre la base de dicho monto de inversión y considerando el porcentaje de 0,134% señalado por LAP, se obtuvo un costo de seguros de USD 2 867 por año. Cabe remarcar que, en el 2019 se consideró el valor proporcional a dos meses, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 19: Costo de seguro en el Sistema HBS (en USD)

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023
Costo de seguros	478	2 867	2 867	2 867	2 867

Fuente: Propuesta de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b.3) Costos indirectos

122. Teniendo en cuenta que, en el presente caso, la metodología para formular el Cargo de Acceso es la de costos completamente distribuidos, se han considerado costos indirectos como parte de los egresos del flujo de caja. Para tal efecto, atendiendo a que los Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2018 no contienen información específica del Sistema HBS, los costos indirectos han sido estimados como una fracción (%) de la suma de los costos directos (mantenimiento y seguros), más pago de retribución al Estado y pago de tasa regulatoria. Dicha fracción se ha obtenido empleando la información de los servicios no regulados, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\% = \frac{(Gastos indirectos + Gastos no imputables)_{SS \text{ No Reg.}}}{(Gastos directos + Retribución al Estado + Tasa Regulatoria)_{SS \text{ No Reg.}}}$$

123. De esta manera, el ratio asciende a 9,98%³⁵. En la siguiente tabla se muestran los costos indirectos estimados para cada año.

Tabla 20: Proyección de costos indirectos del Sistema HBS (en USD)

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023
Costos de mantenimiento	56 408	338 448	381 608	338 448	338 448
Alquiler de equipo en zona de Transferencia	3 600	-	-	-	-
Costos de los seguros	478	2 867	2 867	2 867	2 867
Total Costos directos	60 486	341 315	384 476	341 315	341 315
<i>Porcentaje de costos indirectos</i>	9,98%				
Total Otros costos indirectos	12 827	77 071	82 136	78 231	78 640

Nota: En el caso del 2019, solo se considera 2 meses del año.

Fuente: Estados Financieros Regulatorios de LAP 2018, Propuesta de los Usuarios Intermedios, Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c) Inversiones

124. Las inversiones consideradas en el Cargo de Acceso comprenden el valor neto de depreciación correspondiente a la adquisición e instalación de los nuevos activos disponibles para el uso del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega, es decir, las inversiones propuestas por LAP respecto del proyecto de *Ampliación y Mejoras del Sistema de despacho e inspección de equipaje*³⁶.
125. Cabe recordar que, de acuerdo con lo expuesto en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN y el apartado V.2 del presente Informe, atendiendo a que el Sistema BHS del AIJCh comprende todas las fajas transportadoras de equipajes cuyos costos se encuentran cubiertos íntegramente por la TUUA que pagan los pasajeros y en virtud de lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, no corresponde considerar los conceptos de inversión en el Sistema BHS del mencionado proyecto correspondientes a **“Contrato fajas (Glidepath)”**, **“Fajas transferencia”** y **“Adicional Ampliación del Sistema de Inspección”**³⁷.
126. Así, el valor de la inversión bruta ascendería a USD 2 139 679 por concepto de inversión en el Sistema HBS, detallado en la siguiente tabla:

³⁵ Cabe resaltar que, los costos indirectos contemplados en dicho ratio comprenden, el servicio de terceros, servicio de limpieza, servicio de vigilancia y seguridad, entre otros, acorde con la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

³⁶ Remitido a través del memorándum M-GPF -GRE-2019-0073 adjunto a la Carta C-LAP-GRE-2019-0030.

³⁷ Cuyos conceptos han sido analizados en la sección b.2) correspondiente a los costos de los seguros.

Tabla 21: Valor de las inversiones del Sistema HBS, años 2018 y 2019 (en USD)

Concepto de inversión	Estatus	Valor
		2018
Contrato Inspección de Equipaje -L3 (Salidas)	Realizadas	1 470 108
Infraestructura (Salidas)	Realizadas	44 946
Infraestructura Adicional (Salidas)	Realizadas	18 504
Otros (Salidas)	Realizadas	6 339
Infraestructura (Transferencia)	Realizadas	158 507
Infraestructura Adicional (Transferencia)	Realizadas	17 560
Total inversiones 2018		1 715 963
		2019
Estibación de maletas (Salidas)	Realizadas	52 752
Seguridad privada en nivel 3 (Salidas)	Realizadas	6 477
Gastos de importación (Salidas)	Realizadas	5 000
Provisión e Instalación 1 Maquina rayos X (Salidas)	Realizadas	114 829
Otros trabajos de instalación (Salidas)	Proyectada	15 000
Provisión e Instalación 2 Maquinas rayos X (Transferencia)	Proyectada	229 658
Total inversiones 2019		423 716
Total Inversión bruta		2 139 679

Fuente: Propuesta de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

127. Con relación a lo anterior, mediante el Memorando N° 0150-2019-GRE-OSITRAN³⁸ se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización que, en el marco de su competencia y funciones, indique si los montos de inversión presentados por LAP en su Memo M-GPF-GRE-2019-0073 adjunto a la Carta C-LAP-GRE-2019-0030, cumplen con los términos y condiciones establecidos en los **numerales 5.7 y 5.10** y en el **Anexo 14 del Contrato de Concesión**³⁹. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 1731-2019-GSF-OSITRAN⁴⁰ la GSF señaló lo siguiente:

“Cumplimiento del numeral 5.10 – Plan de Diseño y de Trabajo (PDT):

Mediante Oficio N° 6382-2018-JCA-GSF-OSITRAN se otorga conformidad al Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones 2018 Revisión 2 (PDT – PPI 2018 Rev. 2), el cual incluye las inversiones de equipo de seguridad a un nivel de cuenta agregado, se observa la incorporación de la cantidad de equipos de seguridad (07 equipos de mano y 07 equipos de bodega) del AIJC a adquirir o actualizar durante el año 2018.

³⁸ De fecha 15 de julio de 2019.

³⁹ Cabe resaltar que el numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir además con los **Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos**. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se indica que el Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la **ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad**. En ese sentido, **el Concesionario debe entregar a OSITRAN los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.**

⁴⁰ De fecha 17 de julio de 2019.

Mediante Oficio N° 5969-2019-JCA-GSF-OSITRAN se otorga conformidad al Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones 2019 Revisión 4 (PDT – PPI 2019 Rev. 4), el cual incluye 3 equipos de seguridad a adquirir / actualizar durante el periodo 2019.

Cumplimiento del numeral 5.7 – Ejecución de las Mejoras:

El numeral 5.7 del Contrato de Concesión, como producto de la Adenda 7 del Contrato de Concesión, establece, entre otros, lo siguiente:

(...)

El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato. (el subrayado es nuestro)

(...)

Al respecto, a la fecha el Concesionario no ha presentado la solicitud de reconocimiento de inversiones en mejoras referidos al proyecto de Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes.

(...)”

[El subrayado es nuestro]

128. Además, con respecto al estatus de las etapas de desarrollo del proyecto de Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes, mediante correo electrónico de fecha 25 de setiembre de 2019, la GSF agregó que el Concesionario únicamente había cumplido a dicha fecha con las Etapas de Desarrollo 1 a la 4. Específicamente, la GSF indicó:

“(...)

- *Las Etapas de Desarrollo 1 y 2 (La planificación y programación) se llevaron a cabo en forma integral y están contenidos en el Plan Maestro y Vigente y Plan de Inversiones, por lo cual CUMPLE.*
- *Las Etapas de Desarrollo 3 y 4 (Ingeniería Conceptual y Preliminar) fueron utilizados como base para licitar la obra, en la cual se le encarga la Ingeniería Final y la Construcción. Estas etapas insumo para la Etapa 5 y 6.*
- *Etapa de Desarrollo 5 – Diseño de Ingeniería Final: En lo que corresponde a estos documentos técnicos presentados por el Concesionario, se han venido aprobando estos documentos mediante oficios Oficio N° 9423-2018-GSF-OSITRAN, Oficio N° 9414-2018-GSF-OSITRAN, Oficio N° 8869-2018-GSF-OSITRAN, Oficio N° 8798-2018-GSF-OSITRAN y otros; sin embargo a la fecha el Concesionario no ha presentado el expediente de cierre de la Etapa de Desarrollo 5, por lo cual NO CUMPLE.*
- *Etapa de Desarrollo 6 – Concurso para Construcción: En lo que corresponde a este expediente se encuentra en revisión a la fecha, por lo cual NO CUMPLE.*
- *Etapa de Desarrollo 7 – Construcción: En lo que corresponde a estos documentos técnicos han venido siendo presentados por el Concesionario; sin embargo, a la fecha el Concesionario no ha presentado el expediente de cierre de la Etapa de Desarrollo 7, por lo cual NO CUMPLE.*

- *Etapa de Desarrollo 8 – Conclusión formal del Proyecto: En lo que corresponde a estos documentos técnicos han venido siendo presentados por el Concesionario; sin embargo, a la fecha el Concesionario no ha presentado el expediente de cierre de la Etapa de Desarrollo 8, por lo cual NO CUMPLE.*
- *Etapa de Desarrollo 9 y 10 (Puesta en Operación y Recepción Definitiva): En lo que corresponde a estas actividades, pese a que reiteradamente en Reuniones de Trabajo se solicitó al Concesionario, no se han llevado a cabo estas actividades. Se adjunta copia de Acta. NO CUMPLE*

(...)"

[El subrayado es nuestro]

129. En ese orden, teniendo en cuenta que LAP no había solicitado el reconocimiento de las inversiones ejecutadas hasta la fecha de emisión del Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, estas no fueron consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, en concordancia con lo aplicado por el Regulador en el Informe N° 0027-19-GRE-OSITRAN aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN⁴¹, mediante el cual se determinó que no basta con que LAP alegue que ha invertido, sino que también evidencia que ha cumplido con las disposiciones establecidas en las cláusulas 5.7, 5.10, y el Anexo 14 del Contrato de Concesión; considerándose solo las inversiones proyectadas correspondientes a los conceptos de "Provisión e instalación de 2 máquinas de rayos X para transferencia (carga aérea)" y "Otros trabajos de instalación relacionados con las máquinas de rayos X para transferencia (carga aérea)", acorde con lo señalado por LAP a través del Memo M-GPF-GRE-2019-0089 adjunto a la Carta C-LAP-GPF-2019-1006⁴².
130. Finalmente, se estimó una inversión acumulada neta de depreciación, así como un valor de rescate de las inversiones al final del horizonte temporal del flujo de caja, resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte al valor de la inversión bruta acumulada. En la siguiente tabla se muestra el detalle de las proyecciones.

Tabla 22: Proyección de inversiones del Sistema HBS netas de depreciación (en USD)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Activo Inicial	-	-	-	-	-	-
Plan de Inversiones	-	244 658	-	-	-	-
Inversión acumulada	-	244 658	244 658	244 658	244 658	244 658
Inversión acumulada neta	-	244 658	220 192	195 726	171 261	146 795
Valor de recupero	-	-	-	-	-	146 795

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴¹ El cual declaró infundado el Recurso de Reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2919-CD-OSITRAN que dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines, para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

⁴² En el mencionado documento el Concesionario indicó que dichos conceptos estaban previstos para ser realizados a finales del año 2019.

d) Impuesto a la renta

131. Para calcular la salida de caja correspondiente al impuesto a la renta, se calculó la tasa impositiva efectiva de 25,90%, a partir de la tasa de impuesto a la renta para LAP (22%) y la participación de los trabajadores en las utilidades (5%), y se aplicó a las utilidades antes de impuestos. Esta última se obtuvo considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos directos y otros costos indirectos, y la depreciación.

Tabla 23: Impuesto a la renta efectivo (en USD)

	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos Brutos	143 139	906 638	922 577	931 103	939 708
Retribución al Estado y Tasa regulatoria	-68 007	-430 753	-438 325	-442 376	-446 465
Gastos Operativos	-73 313	-418 386	-466 611	-419 547	-419 955
Depreciación	-	-24 466	-24 466	-24 466	-24 466
Utilidad antes de impuestos	1 819	33 033	-6 826	44 714	48 823
Pago de IR	471	8 556	-	11 581	12 645

Fuente: LAP, OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

e) Impacto del IGV

132. Para calcular el efecto neto del IGV, se consideró una tasa del 18% sobre el total de los costos directos y sobre el 75% de los costos indirectos, siguiendo el criterio empleado en la formulación del cargo determinado en anteriores Mandatos de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 24: Efecto del IGV en el flujo de caja (en USD)

	2019	2020	2021	2022	2023
Crédito Fiscal Inicial	-	-30 893	-	-	-
IGV Neto	-30 893	91 353	85 770	95 600	97 094
IGV Ingresos	25 765	163 195	166 064	167 598	169 147
IGV Egresos – OPEX	-44 038	-	-	-	-
IGV Egresos – CAPEX	-12 619	-71 841	-80 294	-71 998	-72 053
Crédito Fiscal Final	-30 893	-	-	-	-
Pago IGV	-	60 461	85 770	95 600	97 094

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

133. El efecto del IGV en el flujo de caja es la suma del IGV neto (la diferencia entre el IGV recaudado y el IGV pagado) más el desembolso pagado del IGV (o cero si es que el Estado cuenta con crédito por IGV).

f) Costo promedio ponderado del capital o WACC

134. Para descontar el flujo de caja se empleó un WACC en dólares de 9,71%, estimado considerando las siguientes variables⁴³.

⁴³ Para mayor detalle, ver el Anexo I del presente Informe.

Tabla 25: Estimación del WACC

Componentes	2019
Tasa libre de riesgo	5,10%
Prima de riesgo de mercado	6,26%
Riesgo país	1,46%
<hr/>	
Beta desapalancado	0,61
Deuda financiera / Patrimonio	1,86
Impuesto efectivo	25,90%
Beta Apalancada	1,45
Retorno del Capital	15,66%
<hr/>	
% Capital propio	35,0%
<hr/>	
Costo de deuda	8,79%
Costo de Deuda, después de impuestos	6,51%
<hr/>	
% Deuda	65,0%
<hr/>	
WACC	9,71%

Fuente: Bloomberg®

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

g) Flujo de Caja

135. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja obtenido a partir del flujo de caja operativo, el cual se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los egresos totales. Los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos menos la retribución al Estado y el aporte por regulación a OSITRAN.

Tabla 26: Flujo de caja

Año	2019	2020	2021	2022	2023
Cantidad demandada (en millones de pasajeros)	1 881 018	11 914 340	12 123 796	12 235 837	12 348 922
<i>Cargo de Acceso por pasajero que factura equipaje (en USD)</i>	<i>0,076</i>	<i>0,076</i>	<i>0,076</i>	<i>0,076</i>	<i>0,076</i>
Ingresos Brutos (en USD)	143 139	906 638	922 577	931 103	939 708
Retribución al Estado	-66 575	-421 686	-429 100	-433 065	-437 068
Aporte por Regulación (OSITRAN)	-1 431	-9 066	-9 226	-9 311	-9 397
Ingresos Netos (en USD)	75 132	475 885	484 251	488 726	493 243
Costos de mantenimiento HBS	-56 408	-338 448	-381 608	-338 448	-338 448
Alquiler de equipo en zona de Transferencia	-3 600	-	-	-	-
Costos de los seguros	-478	-2 867	-2 867	-2 867	-2 867
Otros costos indirectos	-12 827	-77 071	-82 136	-78 231	-78 640
Total de Costos operativos (en USD)	-73 313	-418 386	-466 611	-419 547	-419 955
Net IGV	-	-30 893	91 353	85 770	97 094
Pago de IGV	-	-	-60 461	-85 770	-97 094
Pago de IR	-	-471	-8 556	-11 581	-12 645
Flujo de Caja Operativo (en USD)	-	-29 544	79 836	57 599	60 643
Base de activos existentes	-	-	-	-	-
Plan de inversiones	-	-244 658	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	146 795
Flujo de Caja Económico (en USD)	-	-274 202	79 836	57 599	207 438
WACC	9,71%				
VAN	0				

*Fuente: Gerencia de Regulación y estudios Económicos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

h) Cargo propuesto

136. Considerando el análisis descrito en los acápites precedentes, en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, se propuso un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh, ascendente a USD 0,076 por pasajero que factura equipaje (sin IGV) en salidas (nacional e internacional) y transferencia, el cual fue incluido en el Proyecto de Mandato de Acceso aprobado por Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN y notificado a las partes a través de los Oficios N° 0177 a 0179-2019-SCD-OSITRAN.

V.4. Análisis de los comentarios recibidos

137. El Artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, estas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días⁴⁴; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.

⁴⁴ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

138. En el presente caso, el Concesionario, a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00951 recibida el 4 de noviembre de 2019, remitió dentro del plazo otorgado sus comentarios a la metodología propuesta por el Regulador en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN para la formulación del Cargo de Acceso, los cuales se resumen a continuación:

A. Sobre la sección V.2, Marco regulatorio y contractual

- i. LAP descalifica el Manual del Aeródromo del AIJCh, señalando que este está relacionado con la operatividad del aeropuerto para el cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas, y negando que constituya un documento técnico que describa la funcionalidad de los sistemas y sea apropiado para dilucidar el alcance técnico del Sistema de inspección de equipaje.
- ii. LAP indica que, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, OSITRAN ha considerado el sistema de inspección de equipaje únicamente como HBS, lo cual -según afirma- sería un análisis incompleto; así, cuestiona que no se incluya en el sistema de inspección de equipaje el componente de las fajas (BHS), que hace posible que los equipajes lleguen de manera automatizada al Nivel 3 de seguridad. Al respecto, señala que instaló las fajas que transportan las maletas del Nivel 2 al Nivel 3 con el propósito de mejorar la eficiencia de la operación del sistema de inspección de equipaje; y que si este sistema con cinco (5) niveles de seguridad no existiese, la longitud de las fajas para transportar las maletas hasta el carrusel sería mucho menor. En ese sentido, sostiene que esas fajas no tendrían por qué ser asumidas por la TUUA, sino por el Cargo de Acceso.
- iii. LAP alega que los documentos citados por el Regulador que indican que el HBS representa a los rayos X y que BHS son fajas, no implica que el sistema de inspección de equipaje materia del presente Cargo de Acceso sea únicamente HBS; remarcando que el sistema de inspección de equipajes se compone de máquinas de rayos X, tableros de control, sistema de fajas (BHS), entre otros, y que las fajas utilizadas (del Sistema BHS) en el sistema de inspección de equipaje son necesarias para que el Nivel 3 opere de manera permanente y automatizada.

B. Sobre la Sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, a) Proyección de ingresos

- i. LAP señala que, en todas las revisiones anteriores de los cargos de acceso, el año inicial del flujo de caja comprende el año completo de demanda y costos operativos; estableciendo un promedio ponderado del cargo vigente hasta ese momento y el que está por determinarse. Así, considera que, en el presente caso, al tratarse de un nuevo cargo de acceso, este debería promediarse con un cargo anterior igual a cero; mientras que, siguiendo la propuesta de OSITRAN -según indica- se estaría negando que los usuarios intermedios tuvieron acceso a la Facilidad Esencial y que LAP incurrió en costos operativos antes de noviembre de 2019.
- ii. LAP afirma que la mejor unidad de cobro que respeta el uso de la infraestructura es “por maleta”, pero que la descartó de su propuesta debido a la ausencia de una fuente de información confiable, trazable y auditable; destacando que estas características también se encuentran ausentes en los reportes que las líneas aéreas remiten al operador LONGPORT con más de un mes de retraso. Así, indica que no puede inferirse que este da su conformidad a la actual unidad de cobro por el servicio de inspección de equipaje que presta LONGPORT, pues -según afirma- esta ha sido impuesta por las líneas aéreas, y el Concesionario no cuenta con otra alternativa más que aceptar dicha condición actual entre estas y LONGPORT. Asimismo, indica no encontrar vinculación clara entre el principio económico de eficiencia que exige el artículo 26 del REMA y la definición de determinada unidad de cobro.

- iii. Finalmente, para la proyección del tráfico de pasajeros en el 2019, LAP señala que ya se cuenta con la información real hasta setiembre, con lo que solo sería necesario estimar el tráfico de octubre a diciembre.

C. Sobre la Sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, b) Costos operativos

- i. LAP afirma que en ninguna línea del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se expresa que el 100% de los costos de las fajas transportadoras de equipaje se encuentran cubiertos íntegramente por la TUUA, sino que se indica que el sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones se encuentra bajo los servicios de la TUUA; reiterando que, a su juicio, existen fajas transportadoras de equipaje que pertenecen al sistema de inspección de equipaje.
- ii. Con respecto a los costos de mantenimiento considerados por el Concesionario que el Regulador desestimó en su propuesta por no encontrarse debidamente sustentados, LAP indica que no cuenta con una cotización de costo anual de repuestos por algún proveedor debido a que sería complicado hacer esta estimación incluso para el proveedor por no saber con claridad la cantidad, tipo y frecuencia de repuestos que el sistema requerirá en un año; sin embargo, indica que “intuitivamente” es razonable pensar que a mayor antigüedad del sistema se requerirá mayor cantidad de repuestos. Del mismo modo, indica que no cuenta con una cotización de proveedor sobre el costo de mantenimiento preventivo y correctivo del sistema de transferencia.
- iii. Con respecto al monto de inversión que no fue considerado por el Regulador en la estimación de los costos de seguros, por encontrarse estos cubiertos por la TUUA, LAP señala que la inversión en fajas de transferencia por USD 166 800,26 la realizó con la finalidad de optimizar el uso de las áreas dentro del terminal e incrementar la capacidad del Sistema Integrado de Transporte de Equipaje; resaltando que, de no contar con estas fajas en el sistema de inspección de equipaje (HBS), la operación de este sistema sería manual y poco eficiente, y que la única razón de estas fajas en la zona de transferencia es la inspección de equipaje. De igual modo, LAP cuestiona que el Regulador no haya considerado en la estimación del costo de seguros, los montos correspondientes a los conceptos “Contrato fajas” y “Adicional Ampliación del Sistema de Inspección” del desglose realizado por el proveedor Glidepath, remitido a través de la Carta C-LAP-GPF-2019-1006; indicando que el “Manual del Curso de Capacitación para la Operación del Sistema de Equipaje facturado – BHS” al que se hace referencia, no representa un documento técnico que describa el sistema integrado HBS/BHS, sino un documento con finalidad operativa.

D. Sobre la Sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, c) Inversiones

- i. LAP cuestiona que el Regulador vincule las obligaciones establecidas en los numerales 5.7 y 5.10 del Contrato de Concesión con la formulación del Cargo de Acceso, señalando que ello no se desprende de dicho instrumento ni del REMA. En ese sentido, afirma que el Regulador estaría complementando el contrato al inferir que el cumplimiento de dichas obligaciones son condición previa para su inclusión o no en la fórmula del Cargo de Acceso; y que estaría consintiendo una subvención en favor de los usuarios intermedios por más de USD 3,5 millones, al no considerar inversiones no reconocidas, pero efectivamente desembolsadas por este.
- ii. LAP consulta qué ocurrirá con el Cargo de Acceso luego de que solicite el reconocimiento del 100% de las inversiones, qué ocurrirá con las aerolíneas que ya se fueron, y si las que entran sufrirán un cargo mayor. Asimismo, pregunta si el Regulador estaría proponiendo una subvención entre las aerolíneas.

E. Comentarios al resto del Proyecto del Mandato de Acceso

- i. LAP manifiesta su desacuerdo con relación a las cláusulas de definiciones, objeto del Mandato de Acceso, solicitud de autorizaciones, y obligaciones del Usuario Intermedio, tal como se desarrolla en la matriz de comentarios que forma parte integrante del presente informe.
- ii. Por su parte, los Usuarios Intermedios presentaron comentarios relacionados al procedimiento de determinación del cargo de acceso, mostrando su conformidad al cálculo efectuado por OSITRAN. Asimismo, señalan que han detectado un error material en el contenido del Proyecto de Mandato de Acceso relacionado con el Sistema HBS.

139. A continuación, se analizan cada uno de los comentarios efectuados por el Concesionario.

A. Sobre la sección V.2, Marco regulatorio y contractual

i. Con relación al Manual del Aeródromo del AIJCh

140. A través del Memo M-GPF-GRE-2019-0122, adjunto a la Carta C-LAP-GRE-2019-00951, el Concesionario cuestiona que el Regulador considere en el análisis efectuado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, el Manual del Aeródromo del AIJCh; señalando lo siguiente:

“4. El párrafo 71 indica que, “resulta pertinente remitirse a los documentos técnicos que describen estos sistemas. De acuerdo con el Manual del Aeródromo del AIJCh, las fajas transportadoras de equipaje conforman el sistema BHS (Baggage Handling System); mientras que el denominado HBS (Hold Baggage Screening) comprenden los equipos de rayos X”.

5. Del párrafo anterior se infiere que el Manual del Aeródromo del AIJCh es un documento técnico pertinente que describe el alcance del sistema de inspección de equipaje. Si se revisa con detenimiento el documento correspondiente a la Revisión N° 2 aprobado por la DGAC el 12/11/2008, en la sección 1.2 Alcance se indica “el manual es un documento de referencia y proporciona una lista de verificación de las normas de certificación de aeródromo que deben mantenerse y del nivel de servicios de la parte aeronáutica del aeródromo. Es una guía de referencia básica para realizar inspecciones y un documento de referencia convenido entre el explotador y la autoridad aeronáutica con respecto a las normas, condiciones y nivel de servicio que han de mantenerse en el aeródromo”. De lo anterior, se observa que el propósito del manual está relacionado con la operatividad del aeropuerto que permita asegurar el cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas, pero no es posible inferir que dicho documento es válido como un documento técnico que describa la funcionalidad de los sistemas y más aún sea apropiado para dilucidar el alcance técnico del sistema de inspección de equipaje. (...)”

141. Conforme se observa, el Concesionario, citando un fragmento del Manual del Aeródromo del AIJCh en el que se indica que este es una “guía de referencia básica”, afirma que dicho documento no resulta “válido” para “dilucidar” el alcance técnico del sistema de inspección de equipaje; indicando que el propósito de dicho manual solo está relacionado con la operatividad del aeropuerto que permita asegurar el cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas.

142. Con relación a tales afirmaciones, debe tenerse en cuenta que el referido manual elaborado por el Concesionario y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, contiene -de acuerdo con lo declarado en dicho documento- **información aeronáutica actualizada y completa sobre el AIJCh**, que incluye, entre otros, la **descripción de equipos y facilidades disponibles**; destacando que el mismo cumple y se rige por el Contrato de Concesión y sus Anexos, así como la regulación aeronáutica nacional e internacional de la OACI. Ciertamente, en el Capítulo I se señala expresamente:

“1.1. Introducción

Lima Airport Partners como explotador del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a través de la Gerencia Central de Operaciones **ha emitido este documento, de acuerdo a las disposiciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAPs), y en total concordancia con los documentos de referencia internacionales** para el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de OACI; todo esto en el marco legal, tal como lo indica el Artículo 1° de la Ley Aeronáutica Civil.

(...)

Este documento contiene información aeronáutica actualizada y completa relativa al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, e incluye procedimientos operativos, descripción de equipos, facilidades disponibles y asignación de responsabilidades.

(...)

1.3 Marco Normativo

El manual del Aeródromo cumple y se rige a los siguientes documentos legales nacionales e internacionales.

- (...)
- **Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**
- **Anexos al Contrato de Concesión**
- (...)
- Documentos OACI
 - (...)
 - Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc 9184)
 - (...)

[El énfasis y subrayado son nuestros]

143. Asimismo, establece que dicho Manual de Aeródromo “se basa en el cumplimiento de los requisitos de la autoridad aeronáutica, en este caso la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la Regulación Aeronáutica Peruana parte 139, en el que destaca los requisitos de certificación de aeródromos de uso público, que sirven a cualquier operación regular o no regular de aeronaves con una capacidad máxima de asientos de pasajeros que superan los 30 asientos, asimismo se ajusta a los alcances de la sección B del documento de referencia 9774 de la OACI, la enmienda 4 del Anexo 14 Volumen 1, tos artículos 27 y 28 de la ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y al Capítulo 111 artículo 47 de su reglamento”. (El subrayado es nuestro).
144. Debido a ello, el Manual de Aeródromo de LAP señala textualmente que “en referencia a los documentos matrices se debe incluir las notas de introducción de la sección C del documento 9774”; siendo que dicho documento 9774 responde a una regulación OACI denominada “Manual de certificación de aeródromos”;

Según lo expuesto y en referencia a los documentos matrices se debe incluir las notas de introducción de la sección C del documento 9774.

“El manual es un documento de referencia y proporciona una lista de verificación de las normas de certificación de aeródromo que deben mantenerse y del nivel de servicios de la parte aeronáutica del aeródromo.”

“Es una guía de referencia básica para realizar inspecciones, y un documento de referencia convenido entre el explotador y la autoridad aeronáutica con respecto a las normas condiciones y nivel de servicio que han de mantenerse en el aeródromo”.

145. Al respecto, es de señalar que la cita efectuada por el Concesionario en su Manual de Aeródromo no se encuentra completa, pues el mencionado documento 9774, señala en

su Sección C que el Manual de Aeródromo “es una guía de referencia básica para realizar inspecciones en el lugar tendientes al otorgamiento de un certificado de aeródromo, y para ulteriores inspecciones de seguridad operacional”. En efecto, tal como señala el Concesionario, el Manual de Aeródromo es una “guía de referencia básica”, es decir, establece las disposiciones y características que como mínimo, se deben mantener a lo largo de toda la operación del Aeropuerto

146. Por su parte, la Regulación Aeronáutica Peruana parte 139 (RAP 139) establece la obligatoriedad de contar con un manual de aeródromo aceptado por la DGAC, debiendo mantenerlo actualizado, con la debida aprobación de dicha entidad respecto de tales actualizaciones. Indica además, que el Manual de Aeródromo debe contener **toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión** según el Apéndice 1 de esta regulación, precisando que es el medio por el cual el personal de operaciones y mantenimiento del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional, incluidas la información y las instrucciones respecto de las cuestiones especificadas en el reglamento aplicable a dichos efectos.
147. En dicha línea, de acuerdo con lo establecido por la RAP 139 (de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario) el Manual de Aeródromo de LAP es un requisito necesario para la obtención del Certificado para la Operación y Servicios Aeroportuarios, siendo que ningún explotador de aeródromo podrá operar un aeropuerto internacional, si no cuenta con dicho Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios otorgado por la DGAC⁴⁵, así como la Resolución Directoral que otorgue la autorización de funcionamiento.
148. Inclusive, para mayor énfasis, la mencionada RAP 139 establece que el poseedor del Certificado para la Operación y Servicios Aeroportuarios debe cumplir con lo establecido en dicha regulación, el manual de aeródromo y documentos relacionados, aceptables por la DGAC⁴⁶.
149. Por lo antes expuesto, un documento que se emplea de cara a mantener las especificaciones básicas que requiere cumplir el operador para contar con la debida certificación del aeródromo, necesaria para la operación de un aeropuerto internacional de la envergadura del AIJCH, no representa un documento de simple referencia informativa, tal como afirma el Concesionario.
150. En ese sentido, de acuerdo con lo declarado en el Manual del Aeródromo del AIJCh, este proporciona una lista de verificación de las normas, condiciones y nivel de servicio que deben mantenerse en el aeródromo, describiendo adecuadamente los equipos y facilidades disponibles para tal efecto. Así, de acuerdo con la sección 1.4.2.2 de dicho manual, el **Sistema de Manejo de Equipaje** consta del sistema **BHS** y el sistema **HBS** con niveles de seguridad, los cuales están conformados por 5 subsistemas principales, cada uno con un equipo de rayos X de nivel 1 en línea, sistema de preparación de equipajes y dos líneas sospechosas que derivan el equipaje al equipo del nivel 3.

“1.4.2.2. Sistema de Manejo de Equipaje

El Sistema de Manejo de Equipaje de Salida consta de:

- Fajas transportadoras de equipaje, denominado BHS (Baggage Handling System) y los equipos de rayos X, denominado HBS (Hold baggage screening)
- Sistema de inspección de equipaje con niveles de seguridad.

⁴⁵ RAP 139

“139.020 Obligtoriedad del Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios
Ningún explotador de aeródromo podrá operar un aeropuerto internacional, si no cuenta con la Resolución Directoral que otorgue la autorización de funcionamiento, así como el Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios otorgados por la DGAC”.

⁴⁶ 139.035 Normas, métodos y procedimientos de cumplimiento

El poseedor del certificado debe cumplir con lo prescrito conforme a esta Regulación, el manual de aeródromo y documentos relacionados, que sean aceptables por la DGAC.

El HBS y BHS están conformados por 5 subsistemas principales cada uno con un equipo de rayos X de nivel 1 en línea, sistema de preparación de equipajes y dos líneas sospechosas que derivan al equipo del nivel 3.

(...)

El sistema incluye:

- *Equipo Automático de Rayos X del Nivel 1*
- *Equipo de Rayos X para inspección del equipaje en el Nivel 3*
- *Estaciones de trabajo de los operadores del nivel 2 (número total: 6)*
- *Estaciones de trabajo de los operadores del nivel 4 (una de las estaciones de Trabajo del nivel 2 también funcionará como una estación de trabajo del nivel 3)*
- *Equipo de Rayos X off-line para inspección de equipajes sobredimensionados.”*

[El subrayado es nuestro]

151. En ese orden, contrariamente a lo afirmado por el Concesionario, en el presente caso, dicho documento describe válidamente el alcance técnico del sistema de inspección de equipaje, el cual corresponde a los equipos de rayos X y a los niveles de seguridad. Más aún, como fue señalado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, esto ha sido recogido por LAP y LONGPORT en el “Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, cuyo Anexo H señala lo siguiente:

“2. DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS

SISTEMA HBS

*El sistema HBS es la infraestructura provista por LAP que **permite la inspección del equipaje que se transporta en la bodega del avión**, comprende:*

- *05 equipos de rayos x para inspeccionar equipajes de tamaño estándar.*
- *01 equipo de rayos x para inspeccionar equipajes sobredimensionados.*
- *01 equipo de rayos x para inspección de equipaje sistema para equipaje del Nivel 3.*

El sistema HBS cuenta con 5 niveles de inspección:

- *Niveles 1 y 3: Automáticos (sistema por inspección de Rayos X)*
- *Niveles 2 y 4: Por operadores ubicados en el centro de control de equipaje.*
- *Nivel 5: Inspección física.”*

[El énfasis es nuestro]

152. Por tanto, dado que el Manual del Aeródromo del AIJCh es además concordante con el mencionado Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el AIJCh; no es posible desconocer su contenido a efectos de diferenciar el Sistema HBS respecto del Sistema BHS, así como tampoco considerar que ese aspecto no se relaciona con la operatividad del aeropuerto y el cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas como se desprende de lo afirmado por el Concesionario. Por el contrario, una descripción rigurosa de los sistemas busca asegurar dicho propósito.
153. De otro lado, el Concesionario alega que, de acuerdo con el mencionado Manual del Aeródromo del AIJCh, las fajas transportadoras de equipaje (BHS) cumplirían dos propósitos: “i) *El Despacho y entrega de equipaje; puesto que existen fajas cuya finalidad es el traslado del equipaje desde el check in hacia Siberia para el recojo de los operadores de Rampa, y ii) Sistema de inspección de equipaje; puesto que existen fajas cuya finalidad es el traslado del equipaje hacia el nivel 3 de inspección de seguridad.”* Al respecto, señala que *“en dicho manual ya se recoge ambos propósitos de despacho y entrega de equipaje, así como el sistema de inspección de equipaje con niveles de seguridad.”*
154. Sobre el particular, el primer aspecto que resalta de la afirmación del Concesionario es la inconsistencia de sus argumentos, toda vez que, de un lado -como se indicó anteriormente- señala que el manual carece de validez para describir la funcionalidad de los sistemas y dilucidar el alcance técnico del sistema de inspección de equipaje; y de otro,

lo valida implícitamente, pero atribuyéndole un contenido inexistente⁴⁷. Al respecto, cabe subrayar que ningún extremo del referido manual señala que las fajas transportadoras de equipaje (BHS) cumplan el doble propósito que afirma LAP; lo que describe es que el **Sistema de Manejo de Equipaje** consta del sistema de transporte (**BHS**) y el sistema de inspección (**HBS**).

155. Más aún, de acuerdo con el numeral 9.5 del Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI (Doc 9184) -que forma parte del marco normativo del Manual del Aeródromo del AIJCh-, el **despacho del equipaje** se refiere a las rutas de circulación que sigue el equipaje cuando este se separa del pasajero (esto es, en el counter de *check-in*).

“9.5 DESPACHO DEL EQUIPAJE

Concepto del despacho del equipaje

9.5.1 *Para aquellas partes de las rutas de circulación de pasajeros en las que el equipaje acompaña a estos, los principios de circulación de pasajeros se aplican también al equipaje. Las rutas de circulación de equipaje son aquellas partes del sistema dedicadas específicamente al manejo de equipaje, cuando se separa de los pasajeros. (...) Los factores que han de tener en cuenta son:*

- a) *La circulación de equipaje y la de pasajeros deberían equiparse en cuanto a la velocidad y capacidad;*
- b) *Las rutas de circulación no deberían ser incompatibles con las circulaciones de pasajeros o de vehículos;*
- c) *Deberían disponerse de rutas de circulación que permitan recuperar el equipaje en una fase cualquiera;*
- d) *El sistema de circulación debería implicar un número mínimo de operaciones individuales de manejo, por ejemplo, transferencias entre diferentes tipos de vehículos, etc., y la circulación debería ser uniforme e ininterrumpida;*
- e) *Las rutas de circulación deberían disponerse de manera que los pasajeros tengan oportunidad de desembarazarse de su equipaje en el punto más cercano posible;*
- f) *Los sistemas de recogida del equipaje deberían proporcionar una presentación continua a los pasajeros y la posibilidad de recuperar personalmente su equipaje;*
- g) *Las rutas de circulación pueden verse influidas por el tipo de sistema de manejo adoptado, por ejemplo, carretillas manuales o propulsadas mecánicamente, cintas transportadoras, etc.; y*
- h) *Los sistemas de paletización deberían ser compatibles con las bodegas de equipaje de las aeronaves y los sistemas de carga de las mismas.*

9.5.2 (...) *Las inspecciones de seguridad del equipaje deben efectuarse antes de la presentación para el vuelo. Independientemente del sistema adoptado, el circuito que siga el equipaje debería disponerse de forma que todo él esté sujeto a la misma inspección, incluido el equipaje de transbordo.*

(...)

Circulación de equipaje a la salida

9.5.7 *Las instalaciones para equipaje deberían analizarse como un **plan de circulación**, y todos los sistemas deberían tener la máxima flexibilidad. De igual manera, todas las zonas*

⁴⁷ Esto es, que las fajas transportadoras de equipaje cumplen un propósito de despacho y otro de inspección.

de equipaje deberían planearse de forma que proporcionen el espacio máximo despejado libre de obstáculos, para **facilitar su adaptación a nuevos sistemas y procedimientos.**

(...)

Sistemas

9.5.9 La elección de los sistemas de manejo de equipaje dependerá del tamaño y naturaleza del tráfico, y de consideraciones locales tales como el coste y la disponibilidad de mano de obra, así como de la habilidad de la mano de obra local para la operación y mantenimiento del equipo mecánico. **El régimen de movimiento de tráfico y el volumen de equipaje pueden exceder pronto la capacidad de los sistemas manuales, y, con frecuencia, se necesitan sistemas mecánicos o automáticos para la selección del equipaje.** Estos últimos pueden ofrecer la ventaja de necesitar menos espacio que los sistemas manuales.

(...)

Trazado

9.5.13 No existe ningún trazado único que ofrezca un número de ventajas tan enormes que pueda recomendarse para su aplicación a todas las zonas de equipaje. Los **factores fundamentales que hay que considerar son el tiempo de manejo, que es corrientemente una función directa de la distancia que tiene que recorrer el equipaje, y la provisión de un número suficiente de puntos en la parte aeronáutica del edificio para la entrega del equipaje a las aeronaves.**

(...)"

[El énfasis y subrayado son nuestros]

156. Como puede observarse, de acuerdo con la OACI, dichas rutas de circulación deberían ser uniformes e ininterrumpidas, y disponerse de tal forma que los pasajeros puedan desprenderse de su equipaje en el punto más cercano posible. Asimismo, acorde con la OACI, dichas rutas pueden verse influidas por el tipo de sistema de manejo adoptado, cuya elección dependerá principalmente del tamaño y naturaleza del tráfico; en el caso particular del AIJCh, esto es a través de cintas o **fajas transportadoras.**
 157. Además, conforme a los lineamientos de la OACI, no existe un trazado único que pueda recomendarse a todas las zonas de equipaje, sino que los factores fundamentales que deben considerarse son:
 - el tiempo de manejo, el cual es comúnmente una función directa de la distancia que tiene que recorrer el equipaje (**desde que se separa del pasajero**); y,
 - la provisión de un número suficiente de puntos en la parte aeronáutica del edificio para **la entrega del equipaje a las aeronaves.**
 158. De lo anterior, se advierte que el **único propósito que cumplen las fajas transportadoras de equipaje (BHS)** es el de trasladar el equipaje facturado a través de rutas de circulación desde la zona de *check-in* donde el pasajero se separa de su equipaje hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que durante dicho recorrido el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos que exija la regulación aeronáutica. Por tanto, debe desestimarse el comentario de LAP sobre este aspecto también.
- ii. Con relación al análisis incompleto que habría efectuado el Regulador
159. LAP indica que el Cargo de Acceso debe recoger todas las inversiones relacionadas al sistema de inspección de equipaje, y que OSITRAN habría "interpretado" este sistema únicamente como el Sistema HBS, lo cual considera que es un análisis incompleto. Para respaldar su posición, el Concesionario trae a colación el Manual del Aeródromo del AIJCh (pese a haber cuestionado con anterioridad su validez técnica para estos efectos), señalando que en este el **Sistema de Manejo de Equipaje de Salida** se muestra como

un **sistema integrado BHS-HBS**, que incorpora el sistema de transporte e inspección de equipaje. Sin embargo, ello no desvirtúa en modo alguno la diferencia existente entre el Sistema de transporte (BHS) y el Sistema de inspección (HBS).

160. Además, LAP señala que el hecho de que el Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS suscrito con LONGPORT indique que las fajas corresponden al BHS y las máquinas de rayos X corresponden al HBS, no implica que el sistema de inspección de equipaje sea únicamente el HBS. Así, cuestiona que el Regulador no incluya en el sistema de inspección de equipaje el componente de las fajas (BHS) que hace posible que los equipajes lleguen de manera automatizada **al nivel 3 de inspección**; afirmando lo siguiente:

*“13. OSITRAN fuerza que el Sistema de Inspección de equipaje es únicamente el sistema HBS o máquinas de rayos X, cuando en realidad el Sistema de inspección de equipaje tiene un componente de fajas (BHS) claramente identificable que son necesarias para que el nivel 3 pueda funcionar de manera permanente y automatizada. Es decir, siguiendo el argumento de Ositran, en el extremo, el sistema de inspección de equipaje no tendría ni una sola faja; con lo cual habría que retirar las fajas que llevan las maletas del nivel 2 al nivel 3, de esta forma las máquinas de rayos X del nivel 3 estarían aisladas y no podrían ser alimentadas con maletas a través de fajas, sino que habría que alimentarlas de forma manual y las operaciones serían muy ineficientes para las aerolíneas. Por ello, con el propósito de mejorar la eficiencia de la operación del sistema de inspección de equipaje, se instalaron estas fajas para que el sistema funcione de manera permanente y automatizada. En el extremo, **podríamos suponer llevar el sistema HBS (inspección de maletas por rayos X) a un ambiente completamente alejado y aislado de donde se encuentra actualmente; ese sistema incluiría llevar las maletas del nivel 2 al nivel 3 una serie de fajas, de tal manera que el sistema tenga una operación eficiente. Indudablemente esas fajas tienen como única finalidad el traslado de las maletas del nivel 2 al nivel 3. Es decir, esas fajas no tendrían por qué ser asumidas por la TUUA, sino por el sistema al que corresponden.***

14. Otra forma de determinar si las fajas que llevan las maletas del nivel 2 al nivel 3 son del sistema HBS es preguntarse lo siguiente: “si el sistema HBS no existiese, ¿qué fajas serían necesarias para transportar las maletas del Check in a los carruseles?”, la respuesta es clara; las fajas que se utilizan para llevar las maletas del nivel 2 al nivel 3 no serían necesarias y tampoco sería necesaria la longitud que actualmente tienen las fajas. **Una vez que las maletas pasan por las máquinas de rayos X, existe un tiempo en el que el sistema o el operador tienen para determinar si la maleta va al carrusel o al sistema del nivel 3, la longitud de esas fajas por donde transita la maleta mientras se toma la decisión tampoco sería necesaria, sin embargo, hemos considerado que esa longitud de faja sea considerada como parte del servicio TUUA. Vale decir que, si el sistema de inspección de equipajes no existiese, la longitud de las fajas para llevar las maletas al carrusel sería mucho menor.”**

[El énfasis y subrayado son nuestros]

161. Sobre el particular, el Concesionario presenta nuevamente una inconsistencia en sus argumentos, toda vez que de un lado supone que el sistema de inspección de equipaje se limita solo al Nivel 3 de seguridad⁴⁸; y de otro, reconoce que para llegar a dicho Nivel 3, “las maletas pasan por las máquinas de rayos X” (refiriéndose a las del Nivel 1, las cuales forman parte también del Sistema HBS). Precisamente, partiendo de la premisa de que el Sistema HBS se reduciría solo al Nivel 3 de seguridad, el Concesionario alega que las fajas que transportan las maletas del Nivel 2 al Nivel 3 corresponderían al sistema de inspección de equipaje; mientras que las que transportan las maletas al Nivel 1 las considera parte del Sistema BHS.

⁴⁸ Al señalar que llevar el Sistema HBS a un ambiente completamente alejado y aislado de donde se encuentra actualmente, implicaría mover únicamente los equipos de rayos X del Nivel 3.

162. Al respecto, conforme fue expuesto en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe remarcar que, de acuerdo con el Manual del Aeródromo del AIJCh⁴⁹ y el Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el AIJCh, el **Sistema HBS** es la infraestructura que permite la inspección del equipaje facturado, el cual comprende **equipos de rayos X y cuenta con 5 niveles de seguridad:**
- **Niveles 1 y 3:** Automáticos (sistema por **inspección de Rayos X**)
 - Niveles 2 y 4: Por operadores ubicados en el centro de control de equipaje.
 - Nivel 5: Inspección física
163. Por su parte, de acuerdo con los referidos documentos, el **Sistema BHS** es el **sistema de transporte** que traslada el equipaje facturado **desde su ingreso (counters check-in) hacia el Nivel 1 HBS**, y según la decisión producto del análisis realizado por el Nivel 2 HBS, es **desviado al carrusel o al Nivel 3 HBS**; destacándose que, en ambos casos, constituyen puntos desde donde se realiza la entrega del equipaje a las aeronaves⁵⁰.
164. Con relación a lo anterior, el propio Concesionario declara que la longitud de las fajas por las cuales las maletas transitan durante el tiempo en el que el sistema o el operador tienen para determinar si la maleta va al carrusel o al sistema del Nivel 3, es considerada "como parte del servicio TUUA". En ese sentido, no se advierte coherencia por parte del Concesionario al considerar que las fajas que transportan el equipaje hacia los equipos de rayos X del Nivel 1 HBS forman parte del Sistema de despacho de equipaje (BHS), mientras que las que lo transportan hacia los equipos de rayos X del Nivel 3 HBS son consideradas por este dentro del Sistema de inspección (HBS); cuando en ambos casos, las fajas transportadoras hacen posible que los equipajes lleguen de manera automatizada desde la zona de check-in hasta su entrega a las aeronaves, pasando por los controles de seguridad correspondientes (Nivel 1 y, de ser el caso, Nivel 3).
165. En ese orden, se advierte claramente que el BHS y el HBS son dos sistemas diferentes, cada uno con sus propias características, que funcionan de manera integrada, conforme se desprende del Manual del Aeródromo del AIJCh; y, por ende, los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despacho e inspección del equipaje en bodega). Ahora bien, cabe recordar que el Cargo de Acceso propuesto (USD 0,076 por pasajero que factura equipaje) fue formulado sin considerar los costos de inversión, mantenimiento y seguros presentados por el Concesionario con respecto a las fajas transportadoras de equipaje (BHS), teniendo en cuenta que:
- De acuerdo con el principio económico establecido en el literal g) del artículo 26 del REMA, en la determinación de los Cargos de Acceso debe evitarse que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales; y,
 - Conforme a lo dispuesto en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA "tiene la finalidad de cubrir los costos por los servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario", encontrándose dentro de estos: el **Sistema de despacho de equipaje** y áreas de operaciones.
166. Con relación a lo anterior, el Concesionario alega que, "siguiendo el argumento de OSITRAN", el sistema de inspección de equipaje no tendría ni una sola faja, con lo cual las máquinas de rayos X del nivel 3 estarían "aisladas" y tendrían que ser alimentadas de forma "manual", de manera que las operaciones serían muy "ineficientes". Por ello, afirma que implementó las fajas que transportan las maletas del Nivel 2 al Nivel 3 con el propósito de mejorar la eficiencia de la operación del sistema de inspección de equipaje, para que el sistema funcione de manera permanente y automatizada.

⁴⁹ Que, como ha sido anotado líneas arriba, se rige entre otros, por el Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI (Doc 9184).

⁵⁰ Salvo hechos aislados en los que el personal de inspección de seguridad considera el equipaje sospechoso y lo desvía al nivel 5 de inspección.

167. Sobre el particular, cabe recordar que, de acuerdo con el Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI (Doc 9184) señalado líneas arriba, la elección de los sistemas de manejo de equipaje dependerá, entre otros, del tamaño y naturaleza del tráfico; así, advierte que el régimen de movimiento de tráfico y el volumen de equipaje pueden exceder pronto la capacidad de los sistemas manuales. Tal es el caso del AIJCh, cuyo Manual de Aeródromo prevé que el Sistema de Manejo de Equipaje de Salida consta de fajas transportadoras. Por tanto, lo planteado por el Concesionario respecto de transportar los equipajes desde el nivel 2 al nivel 3 de manera manual contravendría lo establecido en el referido Manual, el cual se rige al Contrato de Concesión y sus Anexos, así como a la regulación aeronáutica nacional e internacional de la OACI.
168. Por último, con relación a que, si el sistema HBS no existiese, las fajas que se utilizan para llevar las maletas del nivel 2 al nivel 3 no serían necesarias y tampoco sería necesaria la longitud que actualmente tienen las fajas, es decir, la longitud de las fajas para llevar las maletas al carrusel sería mucho menor; esta es una afirmación que viene sosteniendo el Concesionario a lo largo del presente procedimiento. En efecto, a lo largo del procedimiento, LAP ha afirmado que el Sistema HBS instalado en el AIJCh cuenta con 5 niveles de inspección a fin de brindarle “**mayor**” seguridad y confiabilidad al proceso; y que, de no existir el Nivel 3, no existirían tampoco las fajas transportadoras correspondientes (el 30,67%). De esta manera, pretendería sostener que el Sistema de inspección de equipaje (HBS) que implementó en el AIJCh excede sus obligaciones de seguridad contractualmente establecidas, y que dichas fajas (del Sistema BHS) no serían cubiertas por la TUUA, por lo que busca que sean remuneradas con el Cargo de Acceso.
169. En ese contexto, a través del Memorando N° 00249-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que indique si el Sistema de inspección de equipaje con 5 niveles de inspección implementado por LAP en el AIJCH responde a una iniciativa suya de brindar “mayor” seguridad -como este sugiere-, o si la implementación de dicho sistema de seguridad forma parte de sus obligaciones.
170. En atención a dicha consulta, mediante el Memorando N° 02802-2019-GSF-OSITRAN, la GSF indicó que la implementación del sistema de inspección de equipaje en bodega con cinco (5) niveles, como actualmente existe en el AIJCh, corresponde a las obligaciones contractuales establecidas en el numeral 1 del Anexo 4 del Contrato de Concesión y el numeral 1.18 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, por los siguientes motivos:

- a) *Numeral 1 del Anexo 4: el sistema de cinco niveles opera en base a los lineamientos del Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI.*
- b) *Numeral 1 del Anexo 4: por las características del sistema², es el que mejor garantiza los niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad.*
- c) *Numeral 1 del Anexo 4: es el único que considera la implementación de tecnología avanzada y actualizada³.*
- d) *Numeral 1.18 del Anexo 14: es el único conformado por un sistema automático para examinar equipajes de bodega.*

² *La inspección del equipaje de bodega puede realizarse **mientras el equipaje está en el sistema de manipulación del equipaje**, usando una combinación de tecnologías automatizadas y el análisis humano de imágenes o datos realizado por operadores.*

³ *Las tecnologías usadas actualmente en este proceso incluyen sistemas de rayos X automatizados de tecnología avanzada y gran capacidad y equipo EDS certificado. Además, con este proceso pueden incorporarse nuevas tecnologías a medida que se prueban y entran en el mercado.”*

[El énfasis es nuestro]

171. Así, la GSF concluye que, de los seis métodos de inspección recomendados en el Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI, el que cumple con los requerimientos contractuales establecidos en el Anexo 4 y Anexo 14 para la operación del AIJCh es el Sistema de manipulación del equipaje y tecnologías combinadas, que viene operando el Concesionario en la actualidad.

172. Por tanto, las afirmaciones del Concesionario respecto de la longitud de las fajas transportadoras de equipaje carecen de sustento, toda vez que la implementación tanto del sistema de despacho (BHS) como del sistema de inspección (HBS) con las características en las que se encuentran actualmente constituyen sus obligaciones contractuales.

iii. Con relación al sistema de inspección de equipaje materia del Cargo de Acceso

173. El Concesionario sostiene que el sistema de inspección de equipaje materia del Cargo de Acceso es distinto del que se encuentra establecido en el Manual del Aeródromo del AIJCh y en el Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS suscrito con LONGPORT. Al respecto, indica lo siguiente:

“15. **Los documentos citados que indican que el HBS representa a los rayos X, y que BHS son fajas, no implica que el Sistema de inspección de equipaje materia de este cargo sea únicamente HBS.** La denominación BHS se da a cualquier sistema de fajas que se utilice, sea para transportar maletas u otros elementos. El sistema de inspección de equipajes se compone de máquinas de rayos X, tableros de control, sistema de fajas (BHS), entre otros. En este caso, **las fajas utilizadas en el sistema de inspección de equipajes son necesarias para que el nivel 3 opere de manera permanente y automatizada.** Este argumento es desarrollado con mayor profundidad por el documento elaborado por el área de Mantenimiento LAP mediante Memo adjunto M-MTTO-GPF-2019-0311 como sustento técnico.”

[El énfasis es nuestro]

174. Sin embargo, en el referido Memorando del área de Mantenimiento de LAP, el Concesionario describe el actual Sistema Integrado BHS/HBS del AIJCh en los siguientes términos:

“I. Descripción del sistema integral BHS & HBS del AIJCh

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA INTEGRAL

- **HOLD BAGGAGE SCREENING (HBS): Sistema de inspección de equipajes facturados, el cual se encuentra conformado por **cinco niveles de seguridad**. El Sistema utiliza **tecnología de Rayos X** para analizar el Peso Atómico de los elementos inspeccionados e identificar posibles amenazas y contenido ilícito para la aeronavegación.**
- **BAGGAGE HANDLING SYSTEM (BHS): Sistema de transporte de equipaje facturado, el cual traslada el equipaje desde su ingreso (counters check-in) hacia el Nivel 1 HBS, y según la decisión producto del análisis realizado por el Nivel 2 HBS es desviado al carrusel (transporte de equipaje) o al Nivel 3 HBS (inspección de equipajes).** Este sistema consta de Colectoras, Unidades de Manejo de Transporte General, Transportadores de Medición, Curva de Poder, Carruseles (Pallets loop – Carrusel inclinado), Paneles de Control, compuertas, mesas de Rodillo, Desviadores y el sistema de monitoreo Glideview.

(...)

Tabla 1: Descripción general de las áreas a modificar. Trabajos realizados por Glidepath

(...)

Sistema Integral BHS-HBS. Después del proyecto de mejora

BHS	HBS
11 Fajas de transporte automático colectoras (70 counters)	Nivel 1: 05 Máquinas de Rayos X VIS-HR
02 Fajas de transporte automáticos de derivación de equipajes destinados al Nivel 3 redundantes (si deja de funcionar uno entra en operación otro)	Nivel 2: 05 Workstations
04 carruseles automatizados de mayor longitud y 01 Carrusel inclinado (T5)	Nivel 3: 02 Máquinas de Rayos X MVT-HR
	OOG: 01 Máquina de Rayos X sobredimensionada stand alone.”

[El énfasis es nuestro]

175. Acorde con lo anterior, en la exposición de LAP realizada el pasado 22 de enero ante el Consejo Directivo de OSITRAN, se señaló explícitamente lo siguiente:

“Baggage Handling System (BHS) es un sistema de fajas automatizadas que se utiliza en aeropuertos para transportar el equipaje facturado desde los mostradores de boletos hasta las áreas en donde las maletas se cargan a los aviones.”

[El subrayado es nuestro]

176. Así, como puede advertirse de la descripción efectuada por el propio Concesionario, el sistema de inspección de equipajes facturados es el denominado Sistema HBS (*Hold Baggage Screening*), el cual se compone únicamente de tecnología de rayos X y cinco (5) niveles de seguridad; mientras que el Sistema BHS es el sistema de transporte (o sistema de despacho, conforme a los Lineamientos de la OACI), que comprende las fajas que transportan el equipaje **desde su ingreso (counters check-in) hacia el Nivel 1 HBS, y según la decisión producto del análisis realizado por el Nivel 2 HBS es desviado al carrusel o al Nivel 3 HBS**; destacándose que, tanto el carrusel como el Nivel 3 HBS constituyen puntos o áreas en donde se realiza la entrega del equipaje a las aeronaves. Así, tratándose de dos sistemas diferentes (HBS y BHS), que funcionan de manera integrada, las fajas de transporte automático de derivación de equipajes destinados al nivel 3 de seguridad corresponden al Sistema BHS.

177. Visto lo anterior, debe desestimarse el comentario de LAP según el cual *“Los documentos citados que indican que el HBS representa a los rayos X, y que BHS son fajas, no implica que el Sistema de inspección de equipaje materia de este cargo sea únicamente HBS”*. Por el contrario, pretender que el sistema de inspección de equipaje tenga un alcance más amplio que el definido técnicamente, para efectos del Cargo de Acceso, carece de sustento. Por lo demás, en línea con lo señalado en el acápite precedente, así como en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe subrayar que ambos sistemas (HBS y BHS) son necesarios para que los Usuarios Intermedios puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh; remarcándose que, de acuerdo con el REMA, el presente Cargo de Acceso no debe incluir los costos del Sistema BHS al estar cubiertos por la TUUA.

B. Sobre la Sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, a) Proyección de ingresos

- i. Con relación a los ingresos y costos del año inicial del flujo de caja

178. El Concesionario afirma que OSITRAN en su propuesta incorporó un “nuevo lineamiento” al considerar en las proyecciones de ingresos y costos operativos del flujo de caja 2019 – 2023, solo los dos últimos meses del primer año, según la fecha en que entraría en vigencia el Cargo de Acceso (noviembre de 2019). Al respecto, indica lo siguiente:

- “18. *En todas las revisiones anteriores de los cargos de acceso el año inicial del flujo de caja comprende el año completo de demanda y costos operativos; mientras que la fecha que entrará en vigencia el nuevo cargo afecta como un promedio ponderado del cargo actual y el nuevo cargo según la fecha entrará en vigencia. En este caso que se trata de un nuevo cargo, debiera considerarse un promedio del cargo anterior cero y el nuevo cargo; porque de lo contrario si se sigue la propuesta de Ositran implicaría que antes de noviembre 2019 no hubo acceso a la facilidad esencial, lo cual es negar que efectivamente los usuarios intermedios tuvieron acceso durante los meses Enero a Octubre 2019.*
19. *Asimismo, los costos operativos respecto al mantenimiento de la facilidad esencial también ocurrieron y no considerarlo en el flujo de caja es negar que hubo tal costo operativo en beneficio de los usuarios intermedio quienes se favorecieron de dicho mantenimiento de la facilidad esencial entre Enero y Octubre 2019 y estos no han honrado tal costo operativo hasta la fecha debido a la ausencia del cargo de acceso.*
20. *Por lo tanto, no considerar los costos operativos ni la demanda en el flujo de caja desde Enero 2019 hasta Octubre 2019, es equivalente a decir que los usuarios intermedios no se beneficiaron al acceso a la facilidad esencial ni del mantenimiento de dicha facilidad esencial en esas fechas, lo cual hubiese afectado notablemente las operaciones y el adecuado funcionamiento del aeropuerto.”*

[El énfasis y subrayado son nuestros]

179. Al respecto, es preciso remarcar que las Facilidades Esenciales materia del presente procedimiento de emisión de Mandato de Acceso se encuentran sujetas a regulación desde su incorporación al Reglamento de Acceso (REA) de LAP a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN⁵¹. Así, en este marco regulatorio, por primera vez se determinará el Cargo de Acceso por el uso de dichas Facilidades Esenciales; destacándose que, hasta su entrada en vigencia, el servicio de inspección del equipaje en bodega en el AIJCh viene prestándose a las líneas aéreas como un **servicio no regulado** a través de un tercero.⁵²
180. Ciertamente, el 2 de enero de 2014, LAP suscribió con la empresa LONGPORT PERÚ S.A. el Contrato de **Operación y Mantenimiento** de los Sistemas BHS y HBS (vigente a la fecha), cuyo numeral 5.2 declara expresamente que este tiene **naturaleza comercial** y, por tanto, no se encuentra sujeto a las regulaciones del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) ni del REA de LAP; y por cuyo objeto, LAP otorga a LONGPORT el derecho de operar el Sistema BHS y el Sistema HBS en el AIJCh y, por consiguiente, lo autoriza a realizar las operaciones en las áreas y ofrecer a las aerolíneas los servicios de transporte e inspección del equipaje de bodega **en los términos y condiciones previstos en dicho contrato, los cuales incluyen la asignación de los costos de operación y mantenimiento así como el precio que -como contraprestación- cobrará LONGPORT a las aerolíneas por los referidos servicios.**
181. En ese orden de ideas, contrariamente a lo que sugiere el Concesionario, la propuesta del Regulador de ninguna manera niega que las líneas aéreas hayan recibido el servicio de inspección de equipaje en bodega en el periodo enero – octubre 2019. Por el contrario, teniendo presente que las condiciones de precio, y costos de operación y mantenimiento para la prestación de dicho servicio han sido acordadas libremente por LAP y LONGPORT, no se considera razonable que estas sean incluidas en el flujo de caja materia del presente procedimiento regulatorio, y menos aún que se considere un Cargo de Acceso “anterior” igual a cero, como sugiere LAP.

⁵¹ Emitida el 3 de octubre de 2018, vista la Carta N° LAP-GRE-C-2018-0499 recibida el 22 de junio del mismo año, mediante la cual el Concesionario remitió al OSITRAN el proyecto de modificación del REA de LAP, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51 del REMA.

⁵² Ello, además, puede corroborarse en el Anexo N° 8 “Ingresos de servicios sujetos a otros tipos de regulación (no regulados)” de los Estados Financieros Regulatorios de LAP.

182. En esa línea, la afirmación del Concesionario de que, hasta la fecha, los usuarios intermedios “no han honrado” los costos operativos “debido a la ausencia del cargo de acceso” carece de sustento pues, conforme ha sido señalado, el mencionado contrato suscrito por LAP y LONGPORT considera aquellas condiciones económicas (costos de **operación y mantenimiento**, precio cobrado a las aerolíneas y contraprestación a favor de LAP) necesarias para la continuidad en la provisión del servicio, las cuales a la fecha son gestionadas por las partes en el marco de un contrato de naturaleza **comercial**.
183. Por lo expuesto, debe desestimarse el comentario de LAP respecto de que OSITRAN habría incorporado un “nuevo lineamiento”, así como su sugerencia de incluir en el flujo de caja un Cargo de Acceso “anterior” igual a cero y los costos operativos previos a la entrada en vigencia del Cargo de Acceso materia del presente Informe, toda vez que estos forman parte de las condiciones económicas que LAP y LONGPORT vienen gestionando en el marco de un contrato de naturaleza comercial.
184. En tal sentido, y teniendo presente que el Cargo de Acceso entrará en vigencia en febrero de 2020, el flujo de caja tendrá un horizonte temporal de 2020 a 2023, siendo el primer año equivalente a once (11) meses.
- ii. Con relación a la unidad de cobro
185. LAP cuestiona que la unidad de cobro sea “pasajero que factura equipaje” alegando lo siguiente:
- “23. Es importante señalar que se cuenta con un mercado que ya funciona que es el servicio de operación de la infraestructura facturado por Longport y uno nuevo que es materia de esta revisión correspondiente al acceso de la facilidad esencial y su mantenimiento. En el mercado actual, a la fecha Longport realiza la facturación correspondiente al servicio de operación de la facilidad esencial, debido que a las aerolíneas emiten un reporte que les indica la cantidad de pasajeros que usan el servicio. Esto claramente favorece a las aerolíneas y una desventaja frente a Longport y LAP pues las aerolíneas tienen todos los incentivos para demorar en la entrega de la información, y si esto ocurre Longport no cuenta con herramientas para poder realizar la facturación y muchas veces reciben la información con dos o tres meses de retraso lo que ocurre al día de hoy. Asimismo, la entrega de información de parte de las aerolíneas no es sujeta a ninguna auditoría, ni de Longport ni independiente, asimismo tampoco viene de una fuente confiable y trazable lo cual a la fecha la condición actual de que las aerolíneas emitan un reporte de pasajeros que usan el servicio es una condición que claramente favorable a las aerolíneas (menor declaración de pasajeros que usan el servicio menor desembolso por el servicio a Longport).
24. Asimismo, LATAM desea que la figura del mercado actual de servicio de operación claramente desfavorable a Longport, se replique también en la emisión de este nuevo cargo materia de la presente revisión y que el acceso a la facilidad esencial y su mantenimiento también sea mediante reportes emitidos por ellos, bajo el argumento “quien usa el servicio es quien debe pagarlo y no todos los pasajeros embarcados facturan equipaje”. Cabe recordar que LAP durante las negociaciones inicialmente propuso que la unidad de cobro sea por maleta por ser la mejor unidad de cobro que honra “quien usa el servicio, quien debe pagarlo”; sin embargo, las aerolíneas se opusieron en ese momento a dicho argumento y prefirieron pasajeros que facturan equipaje, lo cual perjudica a los pasajeros que facturan una única maleta⁴. Sin embargo, no se encontró una fuente confiable, trazable y auditable que permita llevar a cabo sin problemas el cobro por maleta, por eso LAP desistió en esa propuesta y encontró que la única fuente confiable es el TUUA que contabiliza los pasajeros de Salida, es por ello que LAP mantuvo su propuesta.
25. Por lo tanto, las aerolíneas quieren mantener las actuales condiciones favorables a ellas en servicio de operación con Longport en la emisión de este nuevo cargo de acceso relacionado al acceso a la infraestructura y su mantenimiento; asimismo, la mejor unidad de cobro que respeta el uso del servicio es por maleta. Sin embargo, se dejó de lado por la ausencia de una fuente de información confiable, trazable y

auditable, las mismas características que están ausentes en los actuales reportes que se remiten a Longport y se entrega con más de un mes retraso.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

186. Sobre el particular, en primer término, cabe indicar que la segregación que hace el Concesionario al señalar que actualmente existen dos mercados: uno en funcionamiento acotado al servicio de **operación de la infraestructura** facturado por LONGPORT y “*uno nuevo que es materia de esta revisión correspondiente al acceso de la facilidad esencial y su mantenimiento*” carece de sustento; pues tal como fue señalado líneas arriba, desde abril de 2013, de conformidad con el Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil⁵³, LAP mantiene una relación comercial con la empresa LONGPORT a través del **Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS**, en virtud del cual LAP otorga a LONGPORT el derecho de operar ambos sistemas en el AIJCh y, por consiguiente, lo autoriza a realizar las operaciones en las áreas y ofrecer a las aerolíneas los servicios de transporte e inspección del equipaje de bodega en los términos y condiciones previstos en dicho contrato, los cuales incluyen -entre otros- la contraprestación a favor de LAP, la asignación de los costos de operación y mantenimiento, y el precio que -como contraprestación- cobrará LONGPORT a las aerolíneas por los referidos servicios.
187. Es decir, el mercado que viene funcionando desde abril de 2013 a la fecha de manera **comercial** comprende tanto la operación como el mantenimiento del sistema de inspección de equipaje; destacándose que el precio acordado por LAP y LONGPORT para ser cobrado a las aerolíneas es por “**pasajero que usa el servicio**”, y un porcentaje de dichos ingresos es retribuido a favor de LAP como contraprestación.
188. No obstante, las líneas aéreas han decidido trasladar su función de inspeccionar el equipaje facturado a una empresa de seguridad **seleccionada y contratada directamente por estas**, para lo cual requieren acceder a la infraestructura del AIJCh necesaria para dichos efectos y, por ello, solicitaron al Regulador la emisión del Mandato de Acceso. En ese contexto, dada la información disponible, el Regulador ha formulado el Cargo de Acceso por el uso de dicha infraestructura considerando la misma unidad de cobro aplicada actualmente, esto es, “pasajero que factura equipaje”.
189. Ahora bien, con relación a los meses de retraso con los que -según LAP- las aerolíneas estarían remitiendo la información a LONGPORT para realizar la facturación, cabe señalar que dicha afirmación no ha sido debidamente sustentada. Por el contrario, del numeral 5.6 de la Cláusula Quinta del Contrato de Operación y Mantenimiento suscrito con LONGPORT, se advierte que este último tiene la obligación de presentar al Concesionario reportes **mensuales** que contengan información sobre el servicio de transporte e inspección de equipaje en bodega, en los siguientes términos:

⁵³ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2006-MTC, el cual dispone que:

“CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS

Artículo 10°.- De los Explotadores Aéreos

10.1 Constituyen obligaciones de los Explotadores Aéreos nacionales y extranjeros las siguientes:

(...)

- b. Aceptar e inspeccionar el equipaje no acompañado (facturado), de la carga y correo, que será transportado en sus aeronaves. Sin embargo, por razones técnicas, operativas o de economía de escala, puede trasladar dicha función al Operador del Aeródromo o a una empresa de seguridad que se encuentre debidamente certificada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, manteniendo la responsabilidad derivada de la obligación de custodia.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

- i. Reporte mensual de los servicios de transporte e inspección del Equipaje de Bodega contratados por las Aerolíneas a favor de los Pasajeros, el cual deberá ser **presentado dentro de los primeros siete (07) Días hábiles del mes siguiente**. El reporte deberá de ser presentado en forma desagregada, especificando la aerolínea, el tipo de vuelo (nacional, internacional o transferencia), la cantidad de pasajeros y los ingresos netos por cada ítem.
- ii. Reporte Anual especificando el número de Pasajeros atendidos que originen su viaje en el Aeropuerto, los Ingresos, Costos de Operación y de Mantenimiento, la amortización de la Inversión y el resumen de los costos totales efectivamente incurridos en el año declarado en el reporte los cuales deberán ser presentados dentro de los primeros treinta (30) días hábiles del año inmediatamente siguiente.
(...)
En caso el OPERADOR incumpla -con alguna de las obligaciones descritas anteriormente, deberá pagar a LAP la penalidad establecida para dicho incumplimiento en el Anexo L del Contrato.

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

190. Como puede observarse, en la relación comercial que LAP mantiene con LONGPORT, se ha establecido la obligación de este último de presentar un reporte mensual que contenga la cantidad de pasajeros atendidos, así como un mecanismo de penalidades ante un eventual incumplimiento en la entrega de dichos reportes; de manera que LONGPORT tiene incentivos para presentar la debida información en los términos y plazos previstos en el contrato. En ese sentido, debe desestimarse el comentario de LAP referido a la oportunidad en la que se genera la información para el cobro.
191. Del mismo modo, con respecto a la afirmación de LAP de que la unidad de cobro “pasajero que factura equipaje” perjudica a los pasajeros que facturan una única maleta, este alega que un pasajero con seis (6) maletas pagaría lo mismo que un pasajero con una (1) maleta, lo que sería *“injusto para los pasajeros que facturan solo una maleta”*.⁵⁴ Al respecto, no solo dicha afirmación no ha sido debidamente sustentada⁵⁵, sino que carece de fundamentos dado que el Cargo de Acceso es un cobro realizado a las aerolíneas (no a los pasajeros), y además se contradice con lo que LAP señala a continuación:
- “30. (...) Es preciso indicar que el cargo de acceso que determine el regulador se cobra a los usuarios intermedios y son ellos quienes trasladarían finalmente el cargo a cada pasajero. Asimismo, LAP pone a disposición de los usuarios intermedios la facilidad esencial relacionada al sistema de inspección de equipaje y son ellas que determinan libremente y según las condiciones del libre mercado su estrategia de negocio al elegir un modelo tradicional o Lowcost; por otra parte, los pasajeros también eligen libremente y según las condiciones del libre mercado su estrategia de viaje con o sin maleta; cada pasajero elige y sabe que si viaja con maleta está dispuesto a pagar un precio más alto que si viaja sin maleta.
31. Por ello, LAP inicialmente propuso que el cargo sea por maleta y no por pasajero que factura equipaje porque es la unidad de cobro más justa para el pasajero puesto que así se evita que un pasajero con cinco maletas pague lo mismo que un pasajero con una maleta. Sin embargo, ante la ausencia de data confiable, auditable y trazable se eligió pasajero de salida (TUUA) y en vista que los usuarios intermedios serán quienes trasladen este cargo a los pasajeros son ellos quienes cuentan con la información incluso por maleta para poder realizar el adecuado traslado del costo al pasajero y así evitar que un pasajero que no tiene equipaje se le traslade dicho costo.

⁵⁴ No obstante, la unidad de cobro que este propone (pasajero embarcado) resulta más injusta aun toda vez que se pagaría lo mismo por un pasajero que **no factura** equipaje en bodega que por un pasajero que sí factura.

⁵⁵ Por ejemplo, LAP no ha indicado la frecuencia con la que un pasajero factura seis (06) equipajes.

32. *Por lo tanto, LAP pone a disposición la infraestructura aeroportuaria cuyo principal giro de negocio es embarcar pasajeros, por ello **es natural que el cobro relacionado a tal infraestructura que pone a disposición sea por pasajero embarcado y dicho cobro sea directamente a los usuarios intermedios.** Las aerolíneas son finalmente quienes deben trasladar este cobro a los pasajeros a través del pasajero que factura equipaje o a través de cada equipaje.”*

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

192. Como puede advertirse de lo manifestado por el Concesionario, de un lado refuerza la idea de que la unidad de cobro “pasajero que factura equipaje” sería injusta para los pasajeros que facturan una única maleta, al señalar que el “Cargo por maleta” evitaría que un pasajero con 5 maletas pague lo mismo que un pasajero con una maleta, lo cual -según indica- sería más “justo” para el pasajero, denotando así que el Cargo de Acceso sería cobrado a los pasajeros; y de otro lado, señala que este cobro sea directamente a las aerolíneas, quienes son las que determinan libremente su estrategia de negocio y la manera de trasladar este costo a los pasajeros.
193. Ciertamente, el Cargo de Acceso es el pago que efectúa un Usuario Intermedio (en este caso, las aerolíneas) a la Entidad Prestadora (LAP), como contraprestación por el derecho que tiene de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales; a diferencia de los servicios prestados directamente a los pasajeros, los cuales se remuneran a través de la TUUA que paga cada pasajero de salida. En ese orden, las líneas aéreas tienen la libertad de trasladar este costo a los pasajeros de la manera que estas estimen más conveniente de acuerdo con su modelo de negocio (tradicional o *low cost*); destacándose que, bajo el modelo *low cost*, se sacrifican los servicios complementarios al transporte aéreo, como la impresión de tarjetas de embarque, la alimentación a bordo o la posibilidad de facturar equipaje en bodega, con el objetivo de reducir las tarifas aéreas a los pasajeros.
194. En ese contexto, en el extremo, si en determinado vuelo *low cost* ningún pasajero facturara equipaje; con la unidad de cobro propuesta por LAP, la aerolínea se vería obligada a pagar el Cargo de Acceso por cada uno de los pasajeros embarcados en dicho vuelo, aun cuando no hiciera uso del sistema de inspección de equipaje para la atención de dichos pasajeros. Ello no sería razonable, toda vez que se estaría subsidiando a las aerolíneas cuyos pasajeros sí facturan equipaje, lo cual afectaría las condiciones de competencia del mercado de transporte aéreo doméstico. Por tal motivo, teniendo presente el principio económico establecido en el literal d) del artículo 26 del REMA, dada la información disponible⁵⁶, se consideró pertinente que el cobro en el presente caso se realice por “pasajero que factura equipaje”.
195. Con relación a lo anterior, LAP señala que no encuentra vinculación clara entre el concepto económico que indica el artículo 26 del REMA y la conclusión de determinada unidad de cobro, manifestando lo siguiente:

*“34. El artículo 26 del REMA indica “que el **Cargo de Acceso debe incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos**”; esto claramente es un concepto económico y se sabe que la eficiencia en la asignación de recursos resulta de que tan bien el cargo de acceso refleja la escasez relativa del bien o servicio en un mercado; es decir un cargo bajo incentiva la salida de ofertantes de un mercado poco atractivo debido a la abundancia relativa del bien o servicio; mientras que un cargo alto incentiva la entrada de ofertantes debido a la escasez relativa del bien o servicio. Sobre el concepto anterior que señala el artículo 26 del REMA no se encuentra como se puede inferir determinada unidad de cobro con el concepto de que el cargo debe incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.”*

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

⁵⁶ Esto es, la información del número de pasajeros que usan el servicio, con la cual el actual operador del Sistema HBS factura a las aerolíneas.

196. Como puede observarse, el Concesionario afirma que un Cargo de Acceso bajo incentiva la salida de ofertantes, mientras que uno alto incentiva su entrada, como si en el presente caso fuera posible la entrada y salida de competidores en el mercado de provisión de infraestructura de transporte; pese a que este mercado opera en exclusividad (monopolio), siendo precisamente LAP quien goza de ese derecho.
197. Al respecto, cabe recordar al Concesionario que en una industria verticalmente relacionada como la de transporte, el objetivo de la regulación por Acceso⁵⁷ es hacer viable la competencia en los segmentos de servicios donde esta es factible. De esta manera, el Acceso se constituye en el elemento clave para la viabilidad de la competencia en la prestación de servicios utilizando la infraestructura de transporte de uso público, con la finalidad de generar el bienestar de los usuarios finales⁵⁸. De ahí la relevancia de que el Cargo de Acceso sea determinado considerando el principio económico establecido en el literal d) del artículo 26 del REMA, toda vez que, de no ser así, este podría constituirse en una barrera a la entrada de operadores eficientes en el segmento competitivo.
198. Ciertamente, el aludido principio económico busca que el Cargo de Acceso incentive la entrada de prestadores de servicios eficientes en el segmento competitivo, esto es, en el segmento objeto del contrato de acceso, con la finalidad de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos en dicho segmento; es decir, que el precio refleje el costo marginal de proveer el servicio a fin de que los usuarios finales decidan su nivel óptimo de consumo y los usuarios intermedios decidan su nivel óptimo de inversión y producción.
199. En ese orden de ideas, acorde con lo señalado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe remarcar que las líneas aéreas de bajo costo (“low cost”) vienen aumentando su presencia en vuelos nacionales⁵⁹, fortaleciendo así el ambiente competitivo en dicho mercado. En ese contexto, la unidad de cobro planteada por LAP (pasajero embarcado) contravendría el referido principio económico, pues implicaría que estas líneas aéreas tengan que pagar el Cargo de Acceso por todos sus pasajeros embarcados en cada vuelo, aun cuando en determinado vuelo ningún pasajero facturara equipaje y, por ende, estas no hicieran uso del sistema de inspección de equipaje de bodega, lo cual encarecería sus operaciones afectando la eficiencia en el mercado y, eventualmente, el bienestar de los usuarios finales.
200. En virtud de lo expuesto, debe desestimarse la sugerencia de LAP de cobrar el Cargo de Acceso “por pasajero embarcado” alegando que la infraestructura aeroportuaria está puesta a disposición para embarcar pasajeros.
201. De otro lado, con relación al comentario de LAP respecto de que la información entregada por las aerolíneas no es sujeta a ninguna auditoría y que no viene de una fuente confiable ni trazable, este además señala lo siguiente:

⁵⁷ Se entiende por Acceso, el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una facilidad esencial como recurso necesario para brindar a usuarios finales servicios esenciales que se integran a la cadena logística.

⁵⁸ REMA.-

“Artículo 5.- Finalidad

Las reglas, principios y procedimientos que se establece en el presente Reglamento, tienen por finalidad generar el bienestar a los usuarios finales por la vía de una mayor competencia, o por la utilización de mecanismos de mercado mediante los cuales se obtenga resultados similares a los de una situación competitiva.”

[El subrayado es nuestro]

⁵⁹ De acuerdo con el Boletín Estadístico publicado por el MTC, en el I Semestre de 2019, Viva Airlines Perú S.A.C. ocupó el segundo lugar en la estructura porcentual de las principales compañías aéreas en el servicio de pasajeros en el ámbito nacional, con 12,7%; mientras que Sky Airline Perú S.A.C. ocupó el quinto lugar, con 3,7%.

“28. Ante la condición actual que las aerolíneas informan cuánto desean desembolsar a Longport; **LAP no cuenta con otra alternativa más que aceptar la condición actual** entre Longport y las aerolíneas para el servicio de operación que brinda Longport, pese a que no sea lo más adecuado. Frente a esta clara desventaja de Longport, se desea que en el cargo de acceso a la infraestructura y su mantenimiento sea a través de una base confiable (TUUA) puesto que de no ser así ambos mercados (de servicio de operación y acceso a la infraestructura) sufrirían un problema de teoría microeconómica de “principal – agente” donde si el agente (aerolíneas) cuenta con todos los incentivos para no estar alineados con los intereses del principal (Longport) en este caso la facturación por ingresos de Longport; es difícil que por sí solo el agente desee alinearse a los intereses del principal. Por ello, no se puede inferir que LAP da su conformidad a la unidad de cobro actual pues esta ha sido impuesta por parte de las aerolíneas.”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

202. Al respecto, cabe recordar en primer lugar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el sistema de inspección de equipajes que el Concesionario se encuentra obligado a implementar en el Terminal de Pasajeros durante el Periodo Remanente debe contar con capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través una máquina. En efecto, el numeral 1.18 del Anexo 14 dispone:

“Anexo 14

1. Requisitos Técnicos Mínimos

(...)

1.18 Instalaciones para el terminal de pasajeros

(...)

1.18.1 Período inicial

(...)

Sistemas para manejo de equipaje. El terminal deberá contar con un sistema automático para examinar equipajes con:

- Capacidad futura expansible para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.
- (...)

1.18.2 Período remanente de Vigencia de la Concesión

(...)

Sistema de manejo de equipaje.

Sistema automático para examinar equipajes con:

- **Capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina.**
- (...)

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

203. Como puede observarse de la precitada disposición contractual, el Concesionario se encuentra obligado a implementar un sistema de inspección de equipaje con capacidad para manejar rótulos de equipaje leídos a través de una máquina, lo cual constituye una fuente confiable y trazable que le permitiría contabilizar el número de pasajeros que facturan equipaje. Por tanto, en vista que está en su esfera de control generar dicha información, debe desestimarse la afirmación de LAP de que “la única fuente confiable es el TUUA que contabiliza los pasajeros de Salida”.
204. Además, de acuerdo con el referido Contrato de Operación y Mantenimiento suscrito con LONGPORT, el Concesionario cuenta con mecanismos de verificación de la información remitida por el operador, considerando todas las actividades que este realice en las áreas disponibles en el AIJCh. En efecto, la cláusula 5.8 establece que “en caso de que LAP lo requiera tendrá el derecho de revisar y por tanto de acceder a la documentación utilizada por el OPERADOR para efectos de elaborar el reporte, así como a solicitar las aclaraciones que -a criterio de LAP- resulten necesarias.” De igual modo, las cláusulas 7.1, 7.2 y 7.3 otorgan al Concesionario la facultad de realizar acciones de verificación y supervisión de toda aquella información y documentación que posea el operador derivadas

de las actividades llevadas a cabo en virtud de dicho contrato, incluidas las ventas netas generadas por LONGPORT. En efecto, la cláusula séptima del contrato señala lo siguiente:

“Cláusula Séptima.- Verificación, supervisión y control.-

7.1 A efectos de verificar, supervisar y controlar las operaciones efectuadas, LAP a través de la Gerencia de Contraloría Financiera tiene la facultad de acceder en general a toda la información y documentación relevante que sea necesaria respecto a todas las actividades que de acuerdo a lo establecido en el Contrato realice el OPERADOR en las Áreas. A estos efectos, LAP podrá acceder a los asientos contables y los documentos que acrediten el cumplimiento de las obligaciones tributarias pertinentes, sin perjuicio de lo previsto en la Cláusula Quinta del Contrato.

7.2 Las actividades de verificación, supervisión y control que realice LAP directamente o a través de terceros, serán programadas e informadas al OPERADOR con una antelación de por lo menos dos (2) Días Calendario.

7.3 El OPERADOR declara su total aceptación a someterse a la verificación, supervisión y control de las Ventas Netas que LAP determine. A estos efectos, LAP procurará establecer un procedimiento de auditoría sea por su cuenta o por terceros, cuando corresponda a cada modalidad de verificación, supervisión y control, buscando, en lo posible, no alterar el normal desarrollo de las actividades comerciales del OPERADOR.”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

205. De esta manera, se advierte que, actualmente, a través de diversas cláusulas contractuales, LAP se encuentra facultado a verificar, constatar y requerir el debido sustento de la información remitida por LONGPORT, el cual a su vez tiene la responsabilidad de presentar información consistente. En ese sentido, carecen de sustento los comentarios del Concesionario en los que niega que este dé su conformidad a la unidad de cobro actual alegando que esta ha sido impuesta por las aerolíneas. Más aún, LAP no es ajeno a su responsabilidad como operador aeroportuario de realizar las acciones de verificación y supervisión que considere pertinentes, a fin de dar cabal cumplimiento a la presentación de información veraz al Regulador respecto de sus ingresos regulados y no regulados, a través de sus Estados Financieros Regulatorios, así como en los Formatos de Declaración Estadística presentados ante el Regulador⁶⁰, a efectos del pago del aporte por Regulación, Retribución al Estado, entre otros.
206. Acorde con ello, se considera pertinente recordar que el literal q) de la Cláusula Décima del Proyecto de Mandato de Acceso obliga a los Usuarios Intermedios a atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa con dicho Mandato. Del mismo modo, de acuerdo con el literal g) de la Cláusula Décimo Séptima, LAP podrá resolver el Mandato de pleno derecho, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430° del Código Civil, cuando el Usuario Intermedio dé información falsa, incompleta o inexacta al Concesionario o información que lo induzca a error en beneficio de este, aun cuando esta sea detectada o determinada en fecha posterior; pudiendo, además, ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Novena como penalidad, y sin perjuicio de la indemnización de cualquier daño ulterior.
207. Con relación a lo anterior, es oportuno mencionar que la Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 108: Medidas de Seguridad de la Aviación Civil para los Explotadores Aéreos, Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas y Aeroclubes Nueva edición, Revisión 001⁶¹, establece en su capítulo B, las **normas en materia de seguridad** aplicables, entre otros, a los Explotadores Aéreos (aerolíneas) que

⁶⁰ Los cuales tienen naturaleza de declaración jurada.

⁶¹ Aprobado mediante Resolución Directoral N° 657-2019-MTC/12 de fecha 28 de agosto de 2019 y publicada en el diario oficial El Peruano el 3 de setiembre de 2019.

operan en el AIJCh. Así, el numeral 108.114 Cotejo del Equipaje, señala expresamente lo siguiente:

“108.114 Cotejo del Equipaje.

(...)

(c) **Todo Explotador Aéreo debe elaborar un manifiesto del equipaje de bodega, el cual registre los datos de todo el equipaje de bodega de origen y transbordo, equipaje de la tripulación, equipaje diferido, equipaje de bodega entregado en la puerta de la sala de embarque.**

(d) **El manifiesto al que se hace referencia en el párrafo anterior, debe incluir la autorización del representante designado por el Explotador Aéreo.**

(e) **En el caso de que el Explotador Aéreo realice la conciliación de manera electrónica, esta información no requiere ser impresa.**

(f) **Todo Explotador Aéreo debe designar a un representante para que este valide y autorice el manifiesto del equipaje de bodega antes de la maniobra de empuje de la aeronave.**

(...)

(h) **Todo Explotador Aéreo debe aplicar medidas de seguridad para el cotejo o conciliación del equipaje antes de la salida del vuelo e incluir en su PSEA un procedimiento para ejecutar dicha actividad, el cual debe incluir por lo menos lo siguiente:**

(1) **Cuando emplee o utilice un sistema de reservas, verificar la coincidencia entre la cantidad de los equipajes de pasajeros, tripulación y diferidos (rush) registrados en el sistema de reservas para el vuelo y la cantidad de equipajes que ingresan a la bodega de la aeronave.**

(2) **Cuando no emplee o utilice un sistema de reservas, verificar la coincidencia entre la cantidad de los equipajes de pasajeros, tripulación y diferidos (rush) registrados en el manifiesto del equipaje de bodega y la cantidad de equipajes que ingresan a la bodega de la aeronave.”**

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

208. Como se observa, las líneas aéreas tienen la obligación de elaborar el documento denominado “Manifiesto de Equipaje en Bodega” en el cual se registran todos los datos del equipaje de bodega presente en la aeronave previo a la maniobra de empuje (salida del vuelo). Así, la aerolínea debe aplicar todas aquellas medidas de seguridad que le permitan verificar la cantidad de equipajes registrados en el mencionado manifiesto y la cantidad de equipajes que ingresen a la bodega de la aeronave considerando su pertenencia a los pasajeros que viajen en la misma aeronave.⁶²
209. De esta manera, la normativa aeronáutica obliga a las aerolíneas a elaborar y presentar información veraz respecto del equipaje de bodega trasladado en la aeronave, a fin de cumplir con la regulación en materia de seguridad; destacándose que en caso de que

⁶² En efecto, el Cotejo del Equipaje y el Manifiesto de Equipaje de Bodega son definidos en la RAP 108 de la siguiente manera:

“CAPÍTULO A: GENERALIDADES

(...)

108.005 Definiciones y abreviaturas

(...)

(23) **Cotejo del Equipaje.- Actividad destinada a asegurar que el equipaje de bodega transportado en una aeronave pertenece a un pasajero que viaje en la misma aeronave.**

(...)

(62) **Manifiesto del Equipaje de Bodega.- Documento elaborado por el Explotador Aéreo que da fe que todo equipaje cargado en la aeronave es para ese vuelo y que este ha sido sometido a todas las medidas de seguridad aplicables, establecidas en la presente norma (Incluyendo la inspección del equipaje, su custodia y protección, cotejo, etc.), antes de la maniobra de empuje de la aeronave.”**

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

presenten información fraudulenta o adulterada, serán sometidas a procesos sancionadores.

“108.010 Falsificación

(a) Todo Explotador Aéreo que presente declaraciones y/o documentación falsa, adulterada o fraudulenta para demostrar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente norma, será sometido al proceso sancionador de la Junta de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, así como que también se procederá de acuerdo a lo señalado en el artículo 32.3 de la Ley de Procedimiento Administrativo General (Ley 27444).
(...)”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

210. Así, las aerolíneas cuentan con los incentivos suficientes para demostrar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la normativa aeronáutica peruana de tal forma que la información presentada a la autoridad competente respecto del equipaje de bodega transportado en una aeronave perteneciente a un pasajero que viaja en la misma aeronave⁶³ sea información **confiable y veraz**.
211. Por tanto, debe desestimarse también el comentario referido al problema de “principal-agente”, según el cual los incentivos de las aerolíneas no se encontrarían alineados con presentar reportes que contengan información exacta, pues el Concesionario cuenta con los mecanismos para exigir la documentación que sustente el número de pasajeros que factura equipaje, como por ejemplo los Manifiestos de Equipaje de Bodega, a fin de que este realice las acciones de verificación que estime pertinentes.⁶⁴
- iii. Con relación a la proyección de demanda
212. LAP señala que ya se cuenta con la información real de tráfico de pasajeros hasta setiembre de 2019, con lo que solo sería necesario estimar el tráfico de octubre a diciembre en dicho año.
213. Al respecto, a la fecha de elaboración del presente informe, ya se cuenta con la información completa del año 2019 remitida por el Concesionario⁶⁵, no siendo necesario realizar una proyección para dicho año, sino únicamente del 2020 al 2023; destacándose que en el año 2020 se está considerando el número de pasajeros equivalente a once meses⁶⁶, toda vez que el Cargo de Acceso entrará en vigencia en el mes de febrero. En ese orden, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de tráfico de pasajeros, por tipo de pasajero, que serán empleadas para la estimación de la demanda.

⁶³ A través de actividades de Cotejo de Equipaje y del Manifiesto de Equipaje de Bodega.

⁶⁴ Considerando que este, a su vez, debe presentar ante el Regulador información veraz y consistente en sus Estados Financieros Regulatorios Auditados y Formatos de Declaración Estadística, respecto de todos aquellos Ingresos regulados y no regulados en el AIJCh.

⁶⁵ A través de los Formatos de Declaración Estadística.

⁶⁶ Ello acorde con el criterio empleado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, en el cual el Cargo de Acceso estimado consideró un flujo de caja para el periodo 2019-2023, teniendo en cuenta la estimación del número de pasajeros equivalente a dos meses para el año 2019, asumiendo que el Cargo de Acceso entraría en vigencia en el mes de noviembre de dicho año.

Tabla 27: Proyección del total de pasajeros (en millones de pasajeros)

Pasajeros	2020	2021	2022	2023
Salidas Internacionales	6 363 009	7 010 879	7 080 988	7 151 798
Salidas Nacionales	4 152 962	4 662 872	4 700 635	4 738 704
Transferencia	1 706 857	1 894 074	1 911 648	1 929 384
Total pasajeros	12 222 829	13 567 826	13 693 271	13 819 886

Nota: En el caso del 2020, se consideraron los pasajeros de once meses.

Fuente: Propuesta de LAP y Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

214. Seguidamente, acorde con lo efectuado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, la cantidad de pasajeros que facturan equipaje se ha estimado considerando la proporción que estos representaron sobre el total de pasajeros desde el 2017, año en el cual iniciaron operaciones en vuelos domésticos las líneas aéreas *low cost*. Así, en el caso de los pasajeros en salida (nacional e internacional) se consideró un factor de participación de 86,66% correspondiente al promedio de los años 2017 (85,56%), 2018 (86,90%) y 2019⁶⁷ (87,52%), de acuerdo con la información remitida por LAP⁶⁸. Con respecto a los pasajeros en transferencia, se ha asumido que todos facturan equipaje. De esta forma, la proyección anual de pasajeros que facturan equipaje se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 28: Proyección de demanda (en millones de pasajeros que facturan equipaje)

Pasajeros	2020	2021	2022	2023
Salida (Nacional e Internacional)	8 353 713	10 116 473	10 209 955	10 304 309
Transferencia	1 564 619	1 894 074	1 911 648	1 929 384
Total de pasajeros	9 918 332	12 010 547	12 121 602	12 233 693

Nota: En el caso del 2020, se consideraron los pasajeros de once meses.

Fuente: Carta C-LAP-GSA-2019-0231, Carta LAP-GCC-2019-044, Propuesta de LAP, Formatos de Declaración Estadística de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

C. Sobre la Sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, b) Costos operativos

i. Con relación a los costos de las fajas transportadoras de equipaje

215. El Concesionario reitera que una fracción (31%) de las fajas transportadoras de equipaje pertenece al sistema de inspección de equipaje y, por lo tanto, sus costos operativos deben considerarse en el Cargo de Acceso. Sobre el particular, LAP señala lo siguiente:

“39. Al respecto, se tiene que el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión:

“1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA.

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

→ 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

⁶⁷ Cabe precisar que, para calcular el factor del 2019, se empleó la información de enero a octubre remitida por el Concesionario.

⁶⁸ A través de las Cartas C-LAP-GSA-2019-0231 y LAP-GCC-2019-044, recibidas el 06 de agosto y el 18 de diciembre de 2019, respectivamente.

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

40. Del enunciado anterior se aprecia que en ninguna línea del Apéndice 1 del Anexo 5 se expresa que el 100% de los costos de las fajas transportadoras de equipaje se encuentran cubiertos íntegramente por la TUUA; lo que se indica expresamente es el “sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones” se encuentra bajo los servicios de la TUUA. Es decir, para que Ositran pueda inferir su enunciado del párrafo 89 se interpreta que todas las fajas transportadoras de equipaje pertenecen al sistema de despacho de equipaje, lo cual a nuestro juicio no es del todo correcto puesto que como ya se explicó en los párrafos 11, 12, 13, 14 y 15 existen fajas transportadoras de equipaje que pertenecen al sistema de inspección de equipaje tal como lo indica nuestra área técnica de mantenimiento en su informe M-MTTO-GPF-2019-0311.

41. Asimismo, así como existen servicios como iluminación y comunicaciones como servicios comprendidos bajo la TUUA; esto no implica que 100% de todas las iluminaciones y comunicaciones brindadas en el aeropuerto están cubiertas con la TUUA; existen iluminaciones que están distribuidas según el servicio al que han sido asignado por ejemplo hay iluminación para aterrizaje y despegue de aeronave, para estacionamiento de aeronave, para la zona de carga; por lo que es poco razonable que dichos servicios puedan ser subsidiados por la TUUA e indicar que el 100% de la iluminación distribuida en todo el aeropuerto debe ser asumida por la TUUA, puesto que debe ser asignada a cada servicio según el propósito de cada iluminación.

42. Se debe precisar que el contrato con Glidepath tiene como alcance el mantenimiento de las fajas del Sistema Integrado de Equipaje, es decir, fajas que se utilizan tanto para el sistema de transporte, como para el sistema de inspección. En tal sentido, el Contrato con Glidepath incluye el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades, carruseles y fajas transportadoras S1, S2, S3, S4 y S5 necesarias para que: (i) las maletas sean transportadas hasta la zona donde se ubican los vehículos de los ramperos (sistema de despacho de equipaje –fajas unidades y carruseles-), y para que (ii) las maletas lleguen al nivel 3 del sistema de inspección de equipaje (fajas transportadoras S1, S2, S3, S4 y S5).

43. Es por dicha razón, que tal como hemos señalado anteriormente, en el servicio de mantenimiento materia del contrato suscrito con Glidepath se imputa en un 69% a la TUUA, y en un 31% al cargo de acceso por el Servicio de Inspección de Equipaje.”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

216. Con respecto a lo que dispone el Contrato de Concesión, pese a que fue señalado en el numeral 66 del Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, resulta necesario recordarle al Concesionario lo establecido en el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5:

“Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios prestados directamente por el Concesionario

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

La TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

(...)”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

217. Como puede observarse, el Contrato de Concesión dispone expresamente que la TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por los servicios indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5 (dentro de los que se encuentra el sistema de despacho de equipaje), remarcando que estos serán **de cargo único y exclusivo del Concesionario**; aspecto que LAP pretende desconocer al señalar que *“en ninguna línea del Apéndice 1 del Anexo 5 se expresa que el 100% de los costos de las fajas transportadoras de equipaje se encuentran cubiertos íntegramente por la TUUA”*. Por el contrario, ningún extremo del Contrato establece que la TUUA cubra solo “un porcentaje” de dichos costos, como sugiere el Concesionario.
218. En ese orden, observando los principios económicos del REMA y los términos contractuales señalados líneas arriba, el Regulador verificó el alcance del Sistema HBS y el Sistema BHS, considerando el Manual del Aeródromo del AIJCh y el Contrato de Operación y Mantenimiento del Sistema BHS y Sistema HBS suscrito con LONGPORT, que describen dichos sistemas. Acorde con ello y con lo expuesto en los numerales 138 a 175 del presente Informe, las fajas transportadoras de equipaje constituyen el tipo de sistema de despacho o de manejo del equipaje (BHS) adoptado en el AIJCh, cuyo único propósito es trasladar el equipaje facturado a través de rutas de circulación desde la zona de *check-in* donde el pasajero se separa de su equipaje hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que durante dicho recorrido el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos que exija la regulación aeronáutica.
219. Más aún, cabe remarcar que, contrariamente a lo señalado por el Concesionario en la Carta C-LAP-GRE-2019-00951, en la Tabla 2 del Memo M-MTTO-GPF-2019-0311 adjunto a dicha comunicación, el cual ha sido elaborado por su área de Mantenimiento, se indica expresamente que las fajas con código S1, S2, S3, S4 y S5, que transportan el equipaje hacia el Nivel 3 de inspección, pertenecen al Sistema BHS; es decir, al sistema de despacho de equipaje.
220. Por último, con respecto al ejemplo referido a la iluminación, cabe indicar que en ningún extremo del Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN este Regulador ha señalado que *“el 100% de la iluminación distribuida en todo el aeropuerto debe ser asumida por la TUUA”*, como afirma el Concesionario. Ciertamente, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo.⁶⁹ En ese sentido, debe rechazarse dicha afirmación efectuada por el Concesionario para justificar su posición.
221. En virtud de lo expuesto, debe desestimarse el comentario del Concesionario referido a que el 31% de los costos operativos de las fajas transportadoras sean considerados en el Cargo de Acceso.⁷⁰
- ii. Con relación a los costos de mantenimiento
222. Con respecto a los costos de mantenimiento presentados por el Concesionario, que el Regulador desestimó en la formulación del Cargo de Acceso por no encontrarse debidamente sustentados⁷¹, el Concesionario se limita a señalar que:

⁶⁹ Mientras que, la tarifa de Aterrizaje y Despegue incluye, entre otros, la **iluminación** para el servicio nocturno prestado a las aeronaves:

- Ayudas visuales luminosas nocturnas
- Iluminación de pistas
- Iluminación de plataforma

⁷⁰ Más aun teniendo presente que, en la exposición ante el Consejo Directivo de OSITRAN realizada el 22 de enero de 2020, el Concesionario señaló que dicho porcentaje es **24%** en lugar de 31%.

⁷¹ Cabe recordar que, a través de Oficio N° 0072-2019-GRE-OSITRAN reiterado con Oficio N° 0079-2019-GRE-OSITRAN, se requirió al Concesionario el debido sustento de los costos de mantenimiento del Sistema HBS presentados en su Propuesta de Cargo de Acceso. No obstante, a través de la Carta C-

- Las diferencias por año, entre los montos presentados en su Propuesta y lo indicado en las proformas remitidas como sustento, correspondientes al Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Sistema de Salida, y soporte remoto L3, serían de USD 23,16 y USD 317,60, respectivamente.
- No cuenta con una cotización del costo anual de repuestos, anotando que “es sumamente complicado realizar este tipo de estimación incluso para el propio proveedor porque no se puede saber con claridad la cantidad, tipo y frecuencia de repuestos que el sistema requerirá en un año”; y que “es complicado indicar cuántos repuestos en un futuro serán necesarios; sin embargo, intuitivamente es razonable pensar que a mayor antigüedad del sistema se requerirá mayor cantidad de repuestos”.
- Tampoco cuenta con una cotización de proveedor respecto del costo de mantenimiento preventivo y correctivo del sistema de transferencia, sino únicamente con el conocimiento histórico que maneja el área técnica, y que realizó una “estimación” de cuánto podría costar dicho concepto por equipo.

223. Al respecto, acorde con lo señalado en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe remarcar que, a diferencia del Concesionario, los Usuarios Intermedios sí remitieron como sustento de los costos de mantenimiento considerados en su Propuesta de Cargo de Acceso⁷², el documento denominado “**Requerimientos Técnicos**” correspondiente al Servicio de Mantenimiento Preventivo del Sistema HBS, elaborado por la empresa TEESU S.A.C., la cual presta el servicio de mantenimiento al sistema HBS en el AIJCh. En dicho documento se incluye, entre otros, la Valorización del Kit de Repuestos críticos con su respectiva probabilidad de falla para cada uno de los equipos que forman parte de dicho sistema y que requerirán del mantenimiento respectivo^{73 74}.

LAP-GPF-2019-1088, este no cumplió con sustentarlos debidamente; destacándose que **las proformas remitidas no guardaban consistencia con los montos anuales de mantenimiento señalados por LAP en su Propuesta, y los montos por concepto de repuestos fueron presentados en un documento Word sin conformidad de ningún proveedor.**

⁷² "Propuesta para el Cargo de Acceso del Servicio de Inspección de Equipaje Facturado (HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCh” desarrollado por el consultor Benjamín De La Torre para la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, adjunta a las Cartas S/N de LATAM AIRLINES PERU S.A.C y AVIANCA PERU S.A.C. recibidas el 21 de junio de 2019.

⁷³ Incluida la Valorización del plan de reposición de repuestos y consumibles por año.

⁷⁴ En efecto, en el mencionado documento se indica expresamente lo siguiente:

“Propósito:

Conforme a los requerimientos solicitados, y basados en **servicio a los equipos de Inspección por Rayos X, que conforman el HBS del CBIS-AIJCh.** Procedemos a detallar y describir de la a) a la l) los siguientes requerimientos:

- a) CV's del personal destacado al servicio (Técnicos y Supervisores).
- b) Organigrama del personal asignado al servicio y personal de soporte del mismo.
- c) Certificados del personal asignado al servicio, según indicación en ALCANCE TECNICO.
- d) Cronograma del servicio de mantenimiento e inspecciones (anual y mensual).
- e) Plan de mantenimiento, incluyendo el de inspecciones, dolado: Relación de actividades (con respectiva descripción), a realizar x cada equipo.
- f) Contenido (syllabus) de la capacitación a brindar con frecuencia SEMESTRAL.
- g) Referencias del Postor por trabajos similares.
- h) Tiempo de garantía del servicio ofrecido.
- i) Exclusiones, inclusiones y condiciones al Alcance Técnico.
- j) Valorización del servicio de mantenimiento preventivo, según alcances técnicos en un horizonte de 3 años

224. Asimismo, en el apartado I. Aseguramiento de la Calidad del Proyecto correspondiente al literal i) Exclusiones, inclusiones y condiciones al Alcance Técnico del mencionado documento, se detalla:

“(...)

B. REPUESTOS

Toda reparación y análisis de falla, será debidamente sustentada e informada a LAP, con objeto de solicitar, los repuestos que sean necesarios para su reparación y pruebas de operatividad.

Cada repuesto utilizado, será debidamente identificado y etiquetado, determinando las causales probables de falla y que estas sean eliminadas del proceso de trabajo, en acción directa con la mejora continua de las tareas y labores del mantenimiento.

(...)”

[El subrayado es nuestro]

225. De la misma manera, la Cotización de Servicios correspondiente al numeral j) del referido documento incluye, entre otros, los Servicios de Mantenimiento Preventivo – Predictivo y Correctivo con atención 24/7, todos los días del año **para el 100% de los equipos de rayos X y dispositivos asociados al HBS en el AIJCh.**
226. Así, contrariamente a lo señalado por LAP respecto de que sería complicado contar con una cotización de algún proveedor para estimar el costo de los Repuestos de todo el Sistema de Inspección y del costo del Mantenimiento Preventivo y Correctivo del Sistema de Inspección en la zona de Transferencia, se ha evidenciado que **la misma empresa que actualmente presta el servicio de mantenimiento de los equipos del sistema de inspección, realizó la cotización de los repuestos críticos del Sistema HBS – que son de conocimiento del Concesionario** – la cual incluye la probabilidad de falla respecto de cada modelo de máquina de rayos X (Modelo VIS HR, MVT HR, PX 231), la cantidad necesaria de repuestos respecto de los años previstos para el mantenimiento, así como el costo unitario por cada repuesto.
227. En tal sentido, deben desestimarse los comentarios efectuados por el Concesionario sobre este aspecto.
- iii. Con relación a los costos de seguros
228. Con respecto al monto de inversión que no fue considerado por el Regulador en la estimación de los costos de seguros, por encontrarse estos cubiertos por la TUUA, LAP señala:

“Nuevamente se excluye el concepto “fajas transferencia” por US\$166,800.26. Al respecto, es necesario mencionar que esta inversión se realizó con la finalidad de optimizar el uso de las áreas dentro Terminal e incrementar la capacidad del Sistema Integrado de Transporte de Equipaje. Es por ello por lo que se reubicó el servicio de inspección de equipaje de transferencia a la zona de carga y, nuevamente dentro de la infraestructura requerida para el servicio de inspección, se efectuó esta inversión.

Así, de no contar con estas fajas en el sistema de inspección de equipaje la operación de dicho sistema sería manual y poco eficiente la única razón de esas fajas en la zona de transferencia es la inspección de equipaje, por ello es poco razonable indicar que

k) Valorización del Kit de repuestos críticos por cada uno de los equipos a los cuales se les brindará el servicio.

l) Valorización (a la fecha) del plan de reposición de repuestos y consumibles por año, durante el nuevo periodo de tiempo de vida de los equipos a los cuales se les brindara el servicio.

(...)”

[El subrayado y énfasis son nuestros]

dichas fajas deben ser asumidas por la TUUA porque se encuentra bajo el sistema de despacho de equipaje.
(...)”

229. Asimismo, LAP cuestiona que el Regulador no haya considerado en la estimación del costo de seguros, los montos correspondientes a los conceptos “Contrato fajas” y “Adicional Ampliación del Sistema de Inspección” del desglose realizado por el proveedor Glidepath, remitido a través de la Carta C-LAP-GPF-2019-1006; indicando que el “Manual del Curso de Capacitación para la Operación del Sistema de Equipaje facturado – BHS” al que se hace referencia, no representa un documento técnico que describa el sistema integrado HBS/BHS, sino un documento con finalidad operativa.
230. Al respecto, conforme ha sido analizado en extenso en el apartado A. Sobre el Marco regulatorio y contractual del presente Informe, de acuerdo con el Manual del Aeródromo del AIJCh⁷⁵ y el Contrato de Operación y Mantenimiento de los Sistemas BHS y HBS en el AIJCh⁷⁶, el **Sistema HBS** es la infraestructura que permite la inspección del equipaje facturado, el cual comprende los **equipos de rayos X** distribuidos a través de los **5 niveles de seguridad**; mientras que el **Sistema BHS** es el **sistema de transporte** que traslada el equipaje facturado **desde su ingreso (counters check-in) hacia el Nivel 1 HBS**, y según la decisión producto del análisis realizado por el Nivel 2 HBS, es **desviado al carrusel o al Nivel 3 HBS**.
231. Acorde con ello, el Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI (Doc 9184) -que forma parte del marco normativo del Manual del Aeródromo del AIJCh-, señala que el **sistema de despacho de equipaje** constituye las **rutas de circulación que sigue el equipaje** desde que se separa del pasajero (esto es, en el *counter de check-in*) hasta que es entregado a la nave. Esto último, en el presente caso, ocurre en el carrusel o en el Nivel 3 HBS en caso el equipaje haya sido advertido como sospechoso luego de haber sido inspeccionado en el Nivel 1.
232. En ese sentido, teniendo presente que los conceptos “Contrato fajas (Glidepath)” y “Adicional Ampliación del Sistema de Inspección” incluyen como principales tareas la Instalación de fajas transportadoras y colectoras en *check-in*, división de fajas transportadoras T3 y T4, extensión de la longitud de los carruseles T1 al T4 y modificaciones al área de operaciones del nivel 3, entre otros; y que el concepto “Fajas Transferencia” sustentado a través de la Orden de compra N° 440030331, corresponde a las tareas realizadas en la habilitación del Sistema BHS de la zona de transferencia en el AIJCh, considerando trabajos de provisión, instalación e integración de fajas de transporte automatizado de diferente longitud; no corresponde que los costos de seguros vinculados a dichos conceptos sean incluidos en el Cargo de Acceso, dado que todos los costos del **Sistema de despacho de equipaje (BHS)**, se encuentran **cubiertos por la TUUA** que pagan los pasajeros, de conformidad con lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

D. Sobre la sección V.3, Formulación del Cargo de Acceso, c) Inversiones

i. Con relación al marco regulatorio considerado para evaluar las inversiones

233. Acorde con el criterio establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN⁷⁷, mediante el Memorando N° 0150-2019-GRE-OSITRAN, se solicitó a la

⁷⁵ El cual contiene información aeronáutica actualizada y completa sobre el AIJCh, que incluye, entre otros, la descripción de equipos y facilidades disponibles; destacando que el mismo cumple y se rige por el Contrato de Concesión y sus Anexos, así como la regulación aeronáutica nacional e internacional de la OACI.

⁷⁶ El cual recoge los alcances técnicos y el análisis contemplado en el Manual del Aeródromo de LAP.

⁷⁷ Que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por el Concesionario y, en consecuencia, confirmó la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, que dictó

Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) que indicara si los montos de inversión presentados por el Concesionario con relación al proyecto “Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes” cumplían con los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10, y en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Así, teniendo presente que, mediante correo electrónico de fecha 25 de setiembre de 2019, la GSF indicó que no se encontraban aprobadas las Etapas de Desarrollo 5 a la 10 que exige el numeral 1.29 del Anexo 14; no fueron consideradas las inversiones realizadas en el Sistema HBS en la formulación del Cargo de Acceso.

234. Sobre el particular, LAP señala lo siguiente:

“56. OSITRAN vincula las obligaciones establecidas en los numerales mencionados del Contrato de Concesión con la formulación del cargo de acceso, cuando ello no se desprende ni del Contrato de Concesión ni del REMA; si bien es cierto son obligaciones del Concesionario los numerales 5.7 y 5.10; la GRE-OSITRAN no debería complementar el Contrato de Concesión infiriendo que el cumplimiento de dichas obligaciones son condición previa para su inclusión o no en la formulación del Cargo de Acceso.”

57. No considerar los costos de inversión no reconocidas en el presente cargo de acceso, inevitablemente resulta en un gran subsidio de parte de LAP hacia las aerolíneas con el consentimiento del Regulador; nuestra propuesta de más de US\$ 4.08 millones Ositran indica que el cargo de acceso a favor de LAP solo debe recuperar US\$ 244 mil; es decir el Regulador está consintiendo una subvención en favor de los usuarios intermedios por más de US\$ 3.5 millones al no considerar inversiones no reconocidas pero efectivamente desembolsadas por LAP.”

58. Asimismo, no se entiende el por qué de la exclusión de estas inversiones puesto que no existe ningún tipo de relación filial o empresa relacionada entre Glidepath y LAP (Fraport); es una empresa que ofrece servicios a nivel global cuya cotización de trabajo está acorde al mercado internacional.”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

235. Como puede observarse, LAP cuestiona que el Regulador haya tenido en consideración si la inversión señalada por este se efectuó en cumplimiento de las referidas disposiciones contractuales toda vez que, a su juicio, ello no se desprendería del Contrato de Concesión ni del uso de la palabra efectuado el 22 de enero de 2019, el Concesionario señaló que “*el procedimiento de reconocimiento de inversión es un procedimiento administrativo*”.

236. Al respecto, a efectos de abordar las afirmaciones realizadas por el Concesionario, cabe recordar que, conforme a lo establecido en la cláusula 1.31 del Contrato de Concesión, “Mejoras” son aquellos bienes muebles e inmuebles, así como el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinados a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario. Asimismo, de acuerdo con la cláusula 5.6 del Contrato de Concesión, dichas “Mejoras” deben realizarse obligatoriamente con sujeción a lo dispuesto en la cláusula 5 de dicho contrato. En esa línea, los numerales 5.7 y 5.10 establecen lo siguiente:

“5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras,”

Mandato de Acceso a LAP en favor de las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines, para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh.

de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.

Las Mejoras Eventuales se llevarán a cabo de acuerdo con el volumen de tráfico y deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Las Mejoras Eventuales, además de las Obligatorias y de las Complementarias, deberán ser realizadas por el Concesionario, de acuerdo con las Leyes Aplicables, una vez que OSITRAN haya sido notificada del plan de diseño de tales Mejoras, de conformidad con el inciso 5.10 de la presente Cláusula.

(...)

- 5.7.3. **El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, para tal efecto, presentará las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva revisión y aprobación.**

La aprobación de los precios unitarios de las Mejoras correspondientes por parte de OSITRAN, con el apoyo de la supervisión a que se refiere la cláusula 24.3 se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la sustentación a la que se ha hecho referencia. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de precios unitarios correspondiente a la ejecución de las Mejoras, deberá solicitarla, hasta en una sola oportunidad, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez, el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los precios unitarios de la construcción de las Mejoras han sido aprobados.

La aprobación de los montos derivados de la construcción de las Mejoras, se realizará de acuerdo a los precios unitarios aprobados.

(...)

- 5.10. **Planes de Diseño y de Trabajo.** El Concesionario será responsable de que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora sean llevados a cabo de tal manera que ésta sea completa y adecuada para los propósitos y de acuerdo con los planos, especificaciones y otros documentos a los que se hace referencia en el presente Contrato y que permitiéndolo su naturaleza sea diseñada y efectuada de manera tal que, adecuadamente mantenida, tenga una vida útil no menor de cincuenta (50) años, o de los años máximos de vida útil que de acuerdo a su naturaleza deba razonablemente tener, así como de implementar todas las medidas requeridas de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.

El Concesionario presentará a OSITRAN un plan de diseño para las Mejoras Obligatorias y para las Mejoras Complementarias requeridas durante el Periodo Inicial y los Gastos relacionados a dichas Mejoras, y el primer programa de trabajo y su presupuesto, dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a la Fecha de Cierre. Subsiguientemente a tal presentación, los planes de diseño, programas de trabajo y presupuestos para las Mejoras Obligatorias para las Mejoras Complementarias así como para las Mejoras Eventuales deberán ser presentados por el Concesionario a OSITRAN, cuando menos de forma anual. Los planes de diseño y de trabajo podrán ser modificados solo con la aprobación del Concedente, contando con la opinión técnica de OSITRAN, salvo el caso de modificaciones que no superen el quince por ciento (15%) del monto de las inversiones incluidas en el plan de diseño y de trabajo referido a Mejoras Obligatorias, Mejoras Complementarias o Eventuales, según corresponda, las mismas que serán directamente aprobadas por OSITRAN, quien notificará al Concedente, tanto de la solicitud como de la aprobación efectuada.

El Concesionario podrá acordar con OSITRAN el tipo y monto de las modificaciones de relevancia menor que por su naturaleza puedan estar sujetas a una fiscalización

posterior por parte de OSITRAN, las mismas que serían notificadas a este en el plazo establecido en su oportunidad.”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

237. En ese orden, la Cláusula 24.3 dispone explícitamente que, a efectos de dar debido cumplimiento a lo estipulado en la referida cláusula 5.10, “la construcción de las Mejoras será supervisada por OSITRAN, conforme a las facultades que le otorga la Ley 26917. (...)”. Acorde con ello, el numeral 1.29 del Anexo 14 – REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS exige lo siguiente:

“1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios.

El Concesionario deberá presentar a OSITRAN la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad.

Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte de OSITRAN, de cada proyecto, serán los siguientes:

- *Etapas de desarrollo:*
 - *Etapa de Desarrollo 1 – Planificación*
 - *Etapa de Desarrollo 2 – Programación*
 - *Etapa de Desarrollo 3 – Diseño esquemático*
 - *Etapa de Desarrollo 4 – Desarrollo de diseño*
 - **Etapa de Desarrollo 5 – Preparación de los planos y especificaciones técnicas de construcción.**
- *Etapas de revisión de la preparación de la documentación correspondiente a las etapas de desarrollo:*
 - *Completados al 30%*
 - *Completados al 60%*
 - *Completados al 90%*
 - *Completados al 100%*
- *Etapa de Desarrollo 6 – Concurso para el proyecto de construcción y adjudicación del contrato de construcción (de ser aplicable).*
- *Etapa de Desarrollo 7 – Construcción*
- **Etapa de Desarrollo 8 – Conclusión formal del proyecto de construcción.**
- *Etapa de Desarrollo 9 – Ocupación de las instalaciones terminadas y puesta en marcha.*
- *Etapa de Desarrollo 10 – Inspección final de las instalaciones un (1) año después de la ocupación.*

(...)

El diseño, concurso (de ser aplicable), construcción, puesta en marcha e inspección final (Etapas de Desarrollo 3 al 10) de los proyectos, deberá llevarse a cabo en forma individual para cada proyecto.

El Concesionario deberá entregar a OSITRAN los siguientes documentos al final de cada etapa de desarrollo para su evaluación, aprobación o desaprobación:

(...)”

[El subrayado y el énfasis son nuestros]

238. En tal sentido, contrariamente a lo señalado por LAP, la exigencia del cumplimiento de las referidas obligaciones contractuales para considerar los montos invertidos en el Cargo de Acceso, de ninguna manera constituye una trasgresión al Contrato de Concesión, el cual no establece ni restringe los criterios y principios a considerarse en la determinación de los cargos de acceso. Los criterios y principios económicos que debe observar el Regulador se encuentran establecidos en el REMA, cuyo artículo 27 señala que “*el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación, debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura (...)*”. Acorde con ello y con lo dispuesto en el artículo 26, la determinación de los cargos de acceso debe **minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.**

239. En ese sentido, este Regulador considera que no es suficiente que LAP alegue que ha realizado desembolsos para que estos sean cubiertos por el Cargo de Acceso, sino que también evidencie que tales desembolsos constituyen inversiones en Mejoras conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión. Ello teniendo en cuenta que:
- De acuerdo con lo dispuesto en las cláusulas 5.7 y 5.10, es responsabilidad del Concesionario cumplir con los planes de diseño y trabajo con relación a cualquier Mejora (Obligatoria, Eventual y Complementaria), las cuales deben ser **ejecutadas de manera completa y adecuada** a propósitos, cumpliendo con los planos, especificaciones y otros documentos relativos, establecidos en el Contrato de Concesión, así como los **Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)** y los Estándares Básicos estipulados en el mismo. De esta manera, se garantiza que la infraestructura por la cual los usuarios pagan el Cargo de Acceso cumple con todas las condiciones de calidad que exige el Contrato.
 - Precisamente, con el fin de permitir la ejecución adecuada de programas de **aseguramiento y control de calidad**, el numeral 1.29 del Anexo 14 – REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS del Contrato de Concesión establece las etapas de desarrollo de cada proyecto de inversión; destacando que el Concesionario deberá entregar a OSITRAN los documentos correspondientes al final de cada etapa para su evaluación, aprobación o desaprobación.⁷⁸
 - En esa línea, el Concesionario tiene la obligación de **sustentar ante el Regulador los montos derivados de la ejecución de las Mejoras**, presentando las cantidades de obra y el desgagado de precios unitarios correspondiente, para su respectiva **revisión y aprobación**, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.7.3 del Contrato de Concesión. A tal efecto, acorde con la competencia y funciones de la GSF, la “Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJCh”⁷⁹ establece, entre otros, los requisitos y el procedimiento para el reconocimiento de los Costos Directos (Inversiones Directas) y los Costos Indirectos (Inversiones Indirectas), que forman parte de las Inversiones en Mejoras efectuadas por LAP; por lo que no constituye un “*procedimiento meramente administrativo*” como señala el Concesionario.⁸⁰
240. En ese orden, contrariamente a lo afirmado por el Concesionario, el Regulador no está consintiendo un subsidio de parte de LAP hacia las aerolíneas, dado que este no ha cumplido con ejecutar el proyecto “Ampliación y Mejoras del Sistema de Despacho e Inspección de Equipajes” conforme a lo que exige el Contrato de Concesión. Las inversiones en Mejoras serán consideradas en el Cargo de Acceso que corresponda siempre que hayan sido aprobadas conforme a los términos contractuales.
241. Por último, con relación a lo manifestado por el Concesionario respecto de que ni este ni Fraport mantienen ningún tipo de relación filial o vinculación con Glidepath; y que, en ese sentido, “no entiende” el motivo de la exclusión de dichas inversiones; acorde con lo expuesto en el Informe N° 0034-2019-GRE-OSITRAN, cabe recordar que, de las tres (3) Órdenes de Servicio a nombre de la empresa GLIDEPATH PERÚ S.A.⁸¹, se verificó que dos (2) de ellas, correspondientes a una suma total de USD 2 944 825,40, se encontraban referidas a la ampliación del Sistema BHS Outbound en el AIJCh. Por tal motivo, y teniendo presente que los costos por el sistema de despacho de equipaje se encuentran

⁷⁸ Así, no se considera razonable reconocer en el Cargo de Acceso inversiones ejecutadas por el Concesionario que no han sido aprobadas por el Regulador en el marco de dicha obligación contractual y que incluso podrían ser, eventualmente, desaprobadas.

⁷⁹ Aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 008-2004-CD-OSITRAN y sus modificatorias.

⁸⁰ Teniendo presente ello, este Regulador no considera razonable reconocer en el Cargo de Acceso un monto de inversiones que no ha sido debidamente sustentado por el Concesionario y aprobado por el Regulador de acuerdo con las exigencias contractuales.

⁸¹ Órdenes de Servicio N° 4400030376, 4400032420 y 4400034011, presentadas por el Concesionario a través de la Carta C-LAP-GPF-2019-1006.

cubiertos por la TUUA⁸², dichas inversiones no fueron consideradas, de conformidad con el principio establecido en el artículo 27 del REMA⁸³.

ii. Con relación a las interrogantes que formula LAP

242. Sobre el particular, LAP manifiesta:

*“59. Por último, si OSITRAN insiste en esta **nueva medida** de incorporar únicamente inversiones reconocidas en los cargos de acceso pese a que esto no se desprende ni del Contrato de Concesión ni del REMA, no se entiende qué ocurrirá conforme LAP siga enviando expedientes de reconocimiento de inversiones (El 31 de Octubre se envió un ERM por US\$ 120K) y posteriormente se llega a enviar el 100% de las inversiones solicitadas; qué ocurrirá con el cargo de acceso; ¿se hará un nuevo recálculo?, ¿qué ocurrirá con las aerolíneas que ya se fueron, ellos se beneficiaron con un cargo menor y las que entran sufrirán un cargo mayor? ¿Ositran estaría proponiendo una subvención entre las aerolíneas? Todas estas preguntas se desprenden si se sigue tomando en cuenta este nuevo lineamiento.*

60. Por lo que en este punto solicitamos nuevamente a OSITRAN reconsidere tal acción como condición previa para incluir montos de inversión en la formulación de cargo de acceso.”

[El énfasis y subrayado son nuestros]

243. Acorde con lo expuesto en el acápite precedente, resulta relevante observar el cumplimiento de las disposiciones contractuales que el Concesionario pretende desconocer para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, toda vez que, de acuerdo con el marco regulatorio, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura.

244. En ese sentido, se reitera que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN⁸⁴, el Regulador determinó que no es suficiente con que el Concesionario alegue que ha realizado inversiones para que estas sean consideradas en el Cargo de Acceso, sino que también evidencie que constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante OSITRAN, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJCh.

245. En efecto, el Regulador ha observado las obligaciones del Concesionario contenidas en las cláusulas 5.7 y 5.10, y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, verificando que estas se encuentran alineadas con los principios económicos del REMA. Ello, en virtud del principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el cual dispone que las actuaciones de la autoridad administrativa deben ser congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos⁸⁵.

246. Visto lo anterior, el criterio aplicado en el presente procedimiento no constituye una “nueva medida” o “nuevo lineamiento” como señala el Concesionario. Por el contrario, ratifica el

⁸² De acuerdo con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

⁸³ Según el cual, en la determinación de los cargos de acceso, debe evitarse que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.

⁸⁴ El cual declaró infundado el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP y, en consecuencia, confirmó la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2919-CD-OSITRAN que dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las líneas aéreas Viva Colombia, Jet Smart, Plus Ultra, Aerolíneas Argentinas y United Airlines, para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh).

⁸⁵ Como es el caso señalado en el pie de página anterior.

critorio establecido previamente por el Regulador, el cual por lo demás, se encuentra debidamente motivado.

247. En ese orden, en atención a las interrogantes formuladas por el Concesionario, cabe remarcar que este debe planificar, informar y someter a la aprobación del OSITRAN, **de manera oportuna**, la documentación previa (planes de inversión), así como las Mejoras ejecutadas en virtud de dichos planes. De esta manera, a través del Cargo de Acceso de un determinado periodo, los Usuarios Intermedios podrán ver reflejadas las Mejoras en la infraestructura de acuerdo con las condiciones de calidad, Requisitos Técnicos Mínimos y Estándares Básicos que exige el marco contractual. Así, las inversiones en Mejoras serán consideradas en el Cargo de Acceso que corresponda siempre que hayan sido aprobadas conforme a los términos contractuales, alineándose los incentivos que enfrenta la Entidad Prestadora.
248. En ese sentido, debe rechazarse la afirmación del Concesionario respecto de que el Regulador está proponiendo una “subvención” entre aerolíneas, puesto que el pago del Cargo de Acceso que efectuarán los Usuarios Intermedios durante el periodo 2020-2023 responde estrictamente a las condiciones de la Facilidad Esencial puesta a disposición por el Concesionario actualmente; esto es, sin que se encuentren aprobadas las Etapas de Desarrollo 5 a 10 del Anexo 14 - REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS.

V.5. Cargo de Acceso

249. En virtud del análisis realizado en la sección precedente, deben desestimarse todos los comentarios efectuados por el Concesionario a través de la Carta C-LAP-GRE-2019-00951. Así, en la siguiente tabla se muestra el flujo de caja obtenido a partir del flujo de caja operativo, el cual se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos⁸⁶ y los egresos totales.

⁸⁶ Los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos menos la retribución al Estado y el aporte por regulación a OSITRAN.

Tabla 29: Flujo de caja

Año	2020	2021	2022	2023
Cantidad demandada (en millones de pasajeros)	9 918 332	12 010 547	12 121 602	12 233 693
<i>Cargo de Acceso por pasajero que factura equipaje (en USD)</i>	<i>0,070</i>	<i>0,070</i>	<i>0,070</i>	<i>0,070</i>
Ingresos Brutos (en USD)	689 749	835 247	842 970	850 765
Retribución al Estado	-320 809	-388 482	-392 074	-395 699
Aporte por Regulación (OSITRAN)	-6 897	-8 352	-8 430	-8 508
Ingresos Netos (en USD)	362 042	438 413	442 467	446 558
Costos de mantenimiento HBS	-310 244	-381 608	-338 448	-338 448
Costos de los seguros	-2 628	-2 867	-2 867	-2 867
Otros costos indirectos	-61 219	-77 994	-74 052	-74 421
Total de Costos operativos (en USD)	-374 092	-462 469	-415 367	-415 736
Net IGV	-	59 573	70 610	81 654
Pago de IGV	-	-59 573	-70 610	-81 654
Pago de IR	-	-	-7 019	-7 983
Flujo de Caja Operativo (en USD)	-	-12 049	20 081	22 839
Base de activos existentes	-	-	-	-
Plan de inversiones	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-
Flujo de Caja Económico (en USD)	-	-12 049	20 081	22 839
WACC	9,71%			
VAN	0			

Fuente: Gerencia de Regulación y estudios Económicos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

250. En ese sentido, se propone determinar un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh, ascendente a USD 0,070 por pasajero que factura equipaje (sin IGV) en salidas (nacional e internacional) y transferencia.

E. Comentarios adicionales al Proyecto del Mandato de Acceso

251. A continuación, se analizarán los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulados por LAP y por los Usuarios Intermedios con relación a los puntos que fueron materia de desacuerdo y sobre los cuales ha emitido pronunciamiento OSITRAN a través del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN.

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Segunda.- Definiciones</p> <p>“Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega” Es la única empresa seleccionada por los USUARIOS INTERMEDIOS, a fin de que les brinde el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS).</p>	<p>Ninguno</p>	<p>Sobre lo observado por OSITRAN corresponde señalar lo siguiente:</p> <p>(i) Con relación a este punto, se debe precisar que conforme a lo que indica el Regulador, el cobro que comprende el cargo de acceso a las LLAA, es por el derecho a usar el Sistema HBS. Recordemos que, de conformidad con el REA LAP vigente, modificado por la Resolución N° 029-2018-CD-OSITRAN del 03.10.2019, el servicio de inspección de equipaje en bodega es un servicio Esencial, cuya Facilidad Esencial es el Sistema de HBS. Sin embargo, toda vez que las solicitudes de acceso presentadas por las LLAA (LATAM y AVIANCA), están referidas al uso de la infraestructura, la relación de acceso, y por tanto, el cargo de acceso está referido a dicho uso. Ahora bien, en las propias solicitudes de acceso, las LLAA señalaron que la operación del servicio sería contratada de manera independiente y a través de un único operador. Lo antes mencionado, no implica que LAP no pueda facturar otros conceptos al Operador del Sistema HBS por la explotación de dicho sistema a favor de terceros. Cabe indicar, que esta sería una relación comercial con el Operador, lo cual no afecta, bajo ninguna circunstancia a los Usuarios Intermedios.</p> <p>(ii) Respecto a si el cargo de acceso incluye un costo por el mantenimiento de los equipos, se precisar que, LAP, como propietario del Sistema HBS (y a solicitud de las propias LLAA), realizará el mantenimiento de la infraestructura y equipos del Sistema HBS de manera directa. Siendo así, LAP estaría a cargo del mantenimiento del Sistema, cuyo costo será trasladado a las LLAA a través del cargo de acceso. Cabe indicar que este servicio de mantenimiento es distinto a la operación del Sistema HBS que el Operador brindará por encargo de las LLAA, lo cual, como hemos señalado, está sujeto al pago de una tarifa comercial por parte de las LLAA a favor de dicho Operador.</p> <p>(iii) La infraestructura que va a ser empleada/operada (por un tercero seleccionado por los Usuarios Intermedios) para la prestación del servicio de inspección de equipaje de bodega, es de LAP, y en atención a ello, LAP tiene la necesidad de velar por el correcto funcionamiento, operación y mantenimiento de la</p>	<p>Respecto a la propuesta planteada por LAP, tal como se mencionó en el Informe N° 0127-2019-IC-OSITRAN, la relación de acceso se da únicamente entre las aerolíneas (Usuarios Intermedios) y LAP, en la cual ya se está previendo el pago de un cargo de acceso por el uso de la infraestructura, por tanto, el Operador, quien es seleccionado por las aerolíneas, no debería pagar monto adicional al Concesionario.</p> <p>LAP, en sus comentarios al proyecto de mandato señalan que la suscripción de un contrato de operación con el Operador del Sistema HBS, no afecta bajo ninguna circunstancia a los Usuarios Intermedios.</p> <p>Respecto a lo señalado por LAP, cabe precisar que cualquier gasto o costo adicional que incurra el Operador en la operación del Sistema HBS, será trasladado en la tarifa que le cobrará a las aerolíneas en el marco de su contrato de servicios, en tal sentido, si se verían afectadas con la suscripción del contrato de operación entre LAP y el Operador del sistema bajo las condiciones que propone LAP.</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>misma. Es correcto que el cargo de acceso ya contempla el pago por el uso de la infraestructura por las LLAA, pero esto no implica que no se deban regular otras condiciones en el contrato entre LAP y el Operador. Si bien el contrato que suscriba el Operador con los Usuarios Intermedios podría prever el cumplimiento de las condiciones técnicas, de uso, cuidado de bienes y equipos entre otros, es necesario que LAP en su condición de propietario de la infraestructura y ejerciendo el derecho que esto le confiere, establezca las condiciones y mecanismos que considere necesarios para la operación y conservación de dicha infraestructura, y que pueda ejercer directamente las acciones correspondientes ante un eventual incumplimiento de las mismas contra una única empresa (el Operador).</p> <p>(iv) Bajo la misma línea del punto anterior, el no tener un único responsable (Operador) que responda ante LAP, dificulta ejercer el control respecto del funcionamiento, operación, mantenimiento y responsabilidad sobre su infraestructura.</p> <p>La cláusula octava del proyecto del Contrato establece a los Usuarios Intermedios, de manera general la responsabilidad como consecuencia directa por el desarrollo de sus actividades o por el aprovechamiento de las Facilidades; sin embargo, el contrato de acceso no regula las obligaciones específicas que corresponden a la operación y mantenimiento de la infraestructura. Del mismo modo, al no contar con un único responsable de la Operación, al producirse cualquier interrupción de la misma por temas operativos, no tendríamos a un solo operador, al cual exigirle una rápida solución de dicha contingencia, lo que podría terminar perjudicando las operaciones propias del Terminal.</p> <p>El que no se cuente con un único responsable, genera incertidumbre respecto de quién y cómo se responderá por el cumplimiento de las obligaciones que LAP establezca respecto del funcionamiento, operación y mantenimiento de la infraestructura.</p> <p>Si bien el OSITRAN plantea la inclusión del texto " De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del código civil, el</p>	<p>Asimismo, LAP señala que el cargo de acceso ya contempla el pago por el uso de la infraestructura, pero que eso no implica que no se puedan regular otras condiciones en el contrato que suscriba con el operador, como condiciones y mecanismos que considere necesarios para la operación y conservación de dicha infraestructura, así como ejercer acciones ante algún incumplimiento de las mismas contra el Operador.</p> <p>En esa línea, LAP apunta que al no contar con un único responsable (Operador), produce una problemática sobre quién y cómo se responderá por el cumplimiento de las obligaciones que LAP establezca respecto del funcionamiento, operación y mantenimiento de la infraestructura, señalando además que, si bien el Regulador ha incluido el artículo 1183 del código civil, que regula la responsabilidad solidaria, es necesario que el Operador esté obligado a cumplir con todas las obligaciones que LAP determine para el uso de la infraestructura.</p> <p>Al respecto, a efectos de resolver la mencionada problemática que LAP plantea, en el Informe N° 0127-19-IC-OSITRAN, el Regulador propuso incluir en la Cláusula Octava un</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>Usuario Intermedio será responsable frente a LAP de manera solidaria con aquellos otros Usuarios Intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como por los daños producidos por la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega por parte del Operador", es necesario que el Operador esté obligado a cumplir con todas las obligaciones que LAP determine para el uso de la infraestructura, las que no se limitan únicamente al cumplimiento de procedimientos o normas de operación y mantenimiento de LAP. Asimismo, es necesario que sea el operador el que entregue a LAP una carta fianza que garantice el cumplimiento de sus obligaciones, la misma que será ejecutada ante el incumplimiento de éstas. De igual manera, el Operador debe contratar las pólizas de seguros que LAP determine para la infraestructura, las que no han sido consideradas en el proyecto de contrato de acceso. Finalmente, se debe tener en cuenta que la alternativa de solicitar el pago de daños y perjuicios ante el mal uso de la infraestructura, planteada por OSITRAN, resulta ser un remedio contractual que no podría ser ejecutado, ya que no sería posible individualizar la responsabilidad entre las LLAA ¿Cómo podríamos determinar qué LLAA es responsable por el mal uso del Sistema a fin de solicitar la indemnización?, esto sin contar el tiempo y los costos que implica llevar a cabo un procedimiento para obtener el reconocimiento por daños y perjuicios. En ese sentido, es imprescindible para LAP contar con un marco contractual que le permita, entre otras condiciones, aplicar una penalidad contractual directa hacia el Operador. Por tanto, mantenemos la redacción propuesta.</p> <p><u>Comentarios adicionales en respuesta a requerimiento del Regulador:</u></p> <p>(i) el sustento adicional para la suscripción de un contrato comercial entre el operador del sistema HBS y LAP</p>	<p>nuevo numeral (8.4) al texto del proyecto de Mandato, que incorpora la figura de "responsable solidario" conforme a lo establecido en el artículo 1183 del Código Civil, por el cual, ante cualquier incumplimiento del Operador del sistema, el Usuario Intermedio será responsable frente a LAP de manera solidaria con aquellos otros Usuarios Intermedios que hayan contratado a dicho Operador por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como por daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.</p> <p>No obstante, a fin de dar seguridad operativa a LAP, el Regulador considera necesario incluir la obligación del Operador del Sistema HBS respecto del cumplimiento de los procedimientos de uso/ operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca. Dicha incorporación se ha efectuado en la cláusula décima del Mandato de Acceso, el mismo que se encuentra redactado de la siguiente manera:</p> <p>"Cláusula Décima. - Obligaciones del Usuario Intermedio (...)</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>El Concesionario señala que el contrato de operación entre LAP y el operador del sistema es una herramienta efectiva y eficiente para que LAP supervise directamente el cumplimiento de las obligaciones del Operador, garantizando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La continuidad del servicio bajo los niveles de seguridad requeridos ➤ El buen uso y conservación de la infraestructura (Equipos del Sistema HBS) ➤ Evitar retrasos en el proceso de inspección que afecten la cadena logística para el transporte de pasajeros y equipaje. <p>Asimismo, LAP señala que el referido contrato permitirá solicitar garantías al Operador que permitan cubrir cualquier daño a la infraestructura, interrupción a la operación y cualquier otro incumplimiento contractual establecido por LAP. Adicionalmente permitirá solicitar pólizas de seguros al Operador, las que no han sido consideradas en el proyecto de contrato de acceso.</p> <p>Finalmente, cuestionan la alternativa propuesta por el Regulador respecto a la responsabilidad solidaria al momento de solicitar el pago de daños y perjuicios, dado que, en este escenario, como se podría determinar que LLAA son las responsables por el mal uso del sistema a efectos de poder solicitar la indemnización correspondiente. En ese sentido, LAP considera imprescindible contar con un contrato de operación que permita, entre otros, aplicar penalidades directas al operador.</p> <p>(ii) Condiciones para la suscripción de un Contrato Comercial entre el operador del Sistema HBS y LAP</p> <p>LAP remite las condiciones para la suscripción de un contrato comercial con el Operador del Sistema HBS, del que resalta lo siguiente:</p>	<p>u) Cumplir con los procedimientos de uso/operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca, los cuales forman parte de las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, los cuales deberán ser cumplidos en los mismos términos por el Operador del Sistema HBS que el USUARIO INTERMEDIO haya contratado, bajo responsabilidad”.</p> <p>En tal sentido, se acepta parcialmente lo propuesto por el Concesionario.</p> <p>De otro lado, el literal m) de la cláusula décima del Mandato, establece la obligación de asumir directa e indirectamente el costo de la reparación de todos los posibles daños que pudiera sufrir el Sistema HBS, durante la ejecución del presente Mandato ocasionados por Incidentes y/o Accidentes, atentados o cualquier otro, siempre y cuando sea atribuible al USUARIO INTERMEDIO.</p> <p>Respecto a las garantías de fiel cumplimiento, cabe indicar que el REA de LAP establece el procedimiento para la presentación de garantías a los Usuarios Intermedios, la cual servirá para</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contraprestación del Operador a LAP: 8% de las Ventas Netas realizadas mensualmente ➤ Garantía de fiel cumplimiento: Carta fianza bancaria por US\$ 250,000.00 (doscientos cincuenta mil y 00/100 Dólares Americanos). ➤ Pólizas de seguro: <ul style="list-style-type: none"> Póliza de Responsabilidad Civil Póliza de Seguro contra Todo Riesgo ➤ Pagos a realizar por el Operador: energía, agua/desagüe (en caso aplique), red, limpieza de las áreas, mobiliario para su personal, entre otros. 	<p>cubrir incumplimientos en el pago y aplicación de penalidades, entre otros, por tanto, no corresponde que LAP solicite al Operador una garantía de fiel cumplimiento.</p> <p>Respecto a los daños a la infraestructura, este hecho se encuentra cubierto por la Póliza de seguros a todo Riesgo que deberá contratar el Operador del Sistema bajo las condiciones requeridas en el Mandato de Acceso. De igual forma los daños a terceros deberá ser cubierta por la póliza de responsabilidad civil, y será obligación de los Usuarios Intermedios requerir la presentación de dichas pólizas al operador.</p> <p>En atención a lo expuesto, se debe de verificar que el Mandato de Acceso regule todas aquellas situaciones que podrían darse en la ejecución del servicio y que LAP requiere que se incluyan en el Contrato de Operación, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Contratación de Pólizas de Seguro: Considerando que solo un operador brindará el servicio, este debería de entregar unas pólizas de seguro al Concesionario (Responsabilidad Civil y Todo Riesgo). ➤ Pago por los servicios de energía, red, y cualquiera que se

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>encuentre directamente relacionado con la prestación del servicio y que no haya sido considerado en el cargo de acceso fijado por OSITRAN.</p> <p>En tal sentido, a fin de regular lo señalado por LAP en el Mandato de Acceso y por considerarlo necesario, se propone incorporar las siguientes cláusulas:</p> <p>Cláusula Décimo Sexta.- De los Seguros</p> <p>16.1. EL USUARIO INTERMEDIO se obliga a presentar a LAP, como requisito para el acceso, una copia de las pólizas de seguro contratadas por el Operador del Sistema HBS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil en la que figure LAP como asegurado adicional y tercero beneficiario para los casos en que los daños sean causados a LAP. La póliza deberá ser contratada hasta por el monto de US\$ 500,000.00 (quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos), que cubra cualquier siniestro relacionado, directa o indirectamente, al uso o posesión del (de las) Área(s); así como la constancia de cancelación de la prima extendida por una compañía de seguros de clasificación no

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
			<p><i>inferior a "A", de acuerdo a la calificación de riesgo vigente y a plena satisfacción de LAP. Dicha póliza deberá mantenerse vigente durante todo el plazo contractual, pudiendo LAP exigir al USUARIO INTERMEDIO que le acredite ello en cualquier momento.</i></p> <p>➤ <i>Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,500 por metro cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos (5) utilizados para la verificación del equipaje en nivel 2. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación</i></p> <p>Cláusula Décima. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO <i>f) De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente las sumas que se devenguen por todos los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico y Red de Datos, y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios.</i></p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>Finalmente, LAP manifiesta que no sería posible individualizar la responsabilidad entre las LLAA por el mal uso del Sistema a fin de solicitar la indemnización, por lo que es imprescindible para LAP contar con una relación contractual que le permita aplicar una penalidad contractual directa a este.</p> <p>Sobre el particular, como se ha indicado líneas arriba, el Regulador ha propuesto incorporar en el mandato de acceso la figura de responsabilidad solidaria, a fin de que los usuarios intermedios respondan de manera solidaria ante LAP por los daños o perjuicios causados por el Operador de Sistema. En virtud de ello, ante un eventual daño o perjuicio causado por el Operador del Sistema, LAP puede ir contra cualquiera de los usuarios intermedios que haya contratado a dicho Operador, puesto que todos son responsables del daño y responderán solidariamente, siendo que el usuario intermedio que pagó la totalidad de la indemnización puede repetir contra los otros usuarios intermedios, por tal motivo, lo indicado por LAP carece de asidero.</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Segunda.- Definiciones</u></p> <p>“Reporte de Pasajeros” Es el documento elaborado por el Usuario Intermedio con la relación de pasajeros embarcados que facturan equipaje en salidas (Nacional e Internacional) y transferencias, que será usado para efectos de facturación del Cargo de Acceso.</p>	<p>Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que están de acuerdo con la propuesta del Regulador respecto a la unidad de cobro del servicio.</p>	<p>Sobre este punto, nos reafirmamos en la posición señalada por LAP durante el proceso de negociación, y emisión del presente Mandato, respecto a la necesidad que sea el reporte de pasajeros TUUA la fuente para el cobro del cargo de acceso. Como es de conocimiento, las propias LLAA han afirmado en diversas reuniones previas que no cuentan con una fuente confiable de sobre la facturación de equipaje, que sea auditable y trazable para todas las LLAA, por lo que realizar el cobro bajo esta unidad de medida en la práctica no es viable, ni otorga seguridad jurídica a LAP. Al respecto, nos llama poderosamente la atención que, después de la reunión sostenida con la Gerencia de Regulación y de Supervisión llevada a cabo en las oficinas de OSITRAN el 27.08.2020, el Regulador proponga mantener como unidad de cobro la de pasajero con equipaje facturado, siendo que los propios representantes de las LLAA que asistieron a dicha reunión, afirmaron expresamente que no cuentan con la data completa y actualizada para efectúa el cobro del cargo de acceso en base a dicha información. Es por dicha razón, que nuestra propuesta, aceptada por las LLAA, es realizar el cobro en base al reporte de los pasajeros que paguen TUUA, cuya información es objetiva y completa.</p>	<p>Respecto a la unidad de cobro, este punto se abordó en el numeral V.3 - Formulación del Cargo de Acceso - del presente informe.</p>
<p><u>Cláusula Segunda.- Definiciones</u></p> <p>“Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS)” Es la Facilidad Esencial necesaria para brindar el Servicio Esencial de Inspección del Equipaje en Bodega que comprende las máquinas de Rayos X, estaciones de trabajo a través de las cuales se realiza el proceso de inspección, fajas transportadoras de equipaje que desvían el equipaje hacia los diferentes niveles de seguridad del sistema y sus respectivas instalaciones, que es descrita</p>	<p>Los Usuarios Intermedios informan de que existe un error material en el contenido de la definición del sistema HBS. El error en cuestión es que no se ha eliminado la referencia a que el Sistema HBS comprende las fajas transportadas de equipaje. Dicha referencia debe eliminarse, por tanto, corregirse ambas Cláusulas, así como el Anexo 4 del Mandato, en lo que corresponda, para que exista</p>		<p>Respecto a este punto, considerando que, para la determinación del cargo de acceso para el servicio de Inspección de Equipaje en Bodega, no se ha considerado las fajas transportadoras, toda vez que, las mismas forman parte del Sistema BHS el cual es remunerado por la TUUA, corresponde hacer la corrección en la definición y descripción de Sistema HBS en el siguiente sentido:</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>en el Clausula Cuarta y detallada en el Anexo 4 del presente Mandato</p> <p>Cláusula Cuarta.- Descripción de la Facilidad Esencial</p> <p>En la Zona de Salida de Equipaje: (...) (vi) Fajas transportadoras de equipaje para transportar los equipajes desviados a los siguientes niveles de seguridad del Sistema HBS. (...)</p>	<p>correspondencia entre lo aprobado por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2221-683-19-CD-OSITRAN Informe N° 0034-2019-GREOSITRAN e Informe N° 0131-19-IC-OSITRAN-GSF-GAJ) y el texto del Proyecto de Mandato de Acceso.</p>		<p>“Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS)”</p> <p><i>Es la Facilidad Esencial necesaria para brindar el Servicio Esencial de Inspección del Equipaje en Bodega que comprende las máquinas de Rayos X, estaciones de trabajo a través de las cuales se realiza el proceso de inspección y sus respectivas instalaciones, que es descrita en el Clausula Cuarta y detallada en el Anexo 4 del presente Mandato</i></p> <p>Asimismo, en orden a lo señalado anteriormente, corresponde eliminar el ítem (vi) de la cláusula cuarta, referido a las fajas transportadoras de equipaje.</p> <p>Finalmente, de corresponder, el Concesionario deberá de efectuar la modificación correspondiente en el Anexo 4 del Mandato, “Equipos e instalaciones que conforman el Sistema HBS”.</p>
<p>Cláusula Tercera.- Del objeto del Mandato</p> <p>El presente Contrato se suscribe al amparo de lo previsto en los artículos 7° y 19°, así como en el Anexo N° 2 (Servicios Esenciales) del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte</p>	<p>Ninguno</p>	<p>LAP señala que acepta la propuesta de OSITRAN respecto al último párrafo, sin que ello implique de alguna manera que LAP ha variado su posición respecto a la necesidad de suscribir un contrato con el operador.</p> <p>La modificación propuesta por OSITRAN va en la línea de lo propuesto por LAP sobre la necesidad de suscribir un contrato con el operador, quien finalmente será quien asuma las obligaciones relacionadas a la prestación del servicio de HBS, lo</p>	<p>Respecto a lo señalado por LAP con relación al contrato con el Operador, se hace referencia al análisis efectuado para la definición de “Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega”, el cual concluye que en el Mandato de Acceso se deberá de</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>de Uso Público de OSITRAN (REMA), así como el Artículo 4° literal d), y el Artículo 48° y siguientes del Reglamento de Acceso de LAP (REA LAP).</p> <p>La finalidad de este Contrato es otorgar al USUARIO INTERMEDIO el derecho de acceso al Uso de la Facilidad Esencial descrita en la cláusula Cuarta.</p> <p>En consecuencia, el presente Mandato de Acceso tiene por objeto determinar los términos, condiciones y cargo (s) aplicable (s) para que LAP otorgue al USUARIO INTERMEDIO el acceso a la Facilidad Esencial con el fin de que este pueda cumplir con inspeccionar el equipaje en bodega, el cual será prestado a través de un operador seleccionado por el mismo.</p>		<p>cual no limita de forma alguna la responsabilidad legal de las LLAA respecto al servicio de inspección del equipaje de bodega.</p>	<p>regular todas las condiciones necesarias para que el Operador del sistema HBS seleccionado por las aerolíneas, cumpla con sus obligaciones normativas, sin necesidad de que este suscriba un Contrato de Operación con LAP.</p> <p>No obstante, tal como se señaló en el comentario referido a la cláusula segunda del Mandato de Acceso, con el fin de dar seguridad operativa a LAP, el Regulador considera necesario incluir la obligación del Operador del Sistema HBS respecto del cumplimiento de los procedimientos de uso/ operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca. Dicha incorporación se ha efectuado en la cláusula décima del Mandato de Acceso, el mismo que se encuentra redactado de la siguiente manera:</p> <p>“Cláusula Décima. - Obligaciones del Usuario Intermedio (...) u) Cumplir con los procedimientos de uso/ operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca, los cuales forman parte de las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, los cuales deberán ser cumplidos en los mismos términos por el Operador del</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>Sistema HBS que el USUARIO INTERMEDIO haya contratado, bajo responsabilidad”.</p> <p>En tal sentido, se acepta parcialmente lo propuesto por el Concesionario.</p>
<p>Cláusula Sexta.- Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>6.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de US\$ 0.076 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) y transferencias.</p>	Ninguno	Se remiten al comentario indicado en el numeral 2 de su matriz, por tanto, proponen que se mantenga la redacción de su propuesta.	Respecto a la unidad de cobro, este punto se abordó en el numeral V.3 - Formulación del Cargo de Acceso - del presente informe.
<p>Cláusula Sexta.- Cargo de Acceso y forma de pago (...)</p> <p>6.3 El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los primeros siete (07) Días calendario del mes siguiente.</p> <p>El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento preventivo, correctivo, limpieza del área, y repuestos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.</p>	Ninguno	<p>Con relación a los conceptos contenidos en el cargo de acceso tener en cuenta lo señalado en el numeral 2, estamos de acuerdo que se incluyan los que corresponden a: Servicio de Mantenimiento, costos directos y seguros correspondientes.</p> <p>Con respecto a la periodicidad se debe tener en cuenta que el pago del cargo de acceso, coincidimos con OSITRAN en que éste debe de abonarse dentro de los 7 días calendario del mes siguiente, por lo que nos encontramos de acuerdo con la redacción propuesto por el Regulador en este punto.</p>	El Concesionario no efectúa comentarios adicionales respecto al fondo de la cláusula, por tanto, no corresponde que OSITRAN se pronuncie. Se mantiene el texto del proyecto de Mandato de Acceso.

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Novena.- Solicitud de autorizaciones</p> <p>9.1 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a acreditar ante LAP a los miembros del personal que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas al inicio de las actividades, entregando la lista del personal empleado, en la cual deberá indicar: (i) nombre completo, (ii) documento de identidad, (iii) la función o actividades concretas a desarrollar dentro del Aeropuerto. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá ser variada por LAP. El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Contrato, considerando lo señalado</p> <p>Salvo expresa y previa autorización por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las actividades a desarrollarse en el Aeropuerto.</p> <p>9.2 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO garantiza a LAP que su personal y en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por el USUARIO INTERMEDIO: (1)</p>		<p>Sobre este punto se debe precisar que lo regulado en el numeral 9.1 está referido, y por tanto, es aplicable a los trabajadores y personal de las LLAA, y es por tal motivo, que se incluye en el Mandato de Acceso.</p> <p>Cabe indicar que, si bien el acceso del personal de las LLAA al área en donde funciona el Sistema HBS, probablemente no será tan frecuente como el del Operador, no obstante, y justamente por su responsabilidad en la prestación de Servicio, van a requerir acceder al área en donde se encuentra el Sistema.</p> <p>Por otro lado, en lo que respecta a las autorizaciones para el personal del Operador, en efecto, esto también debe ser regulado, y lo será en el Contrato a suscribirse entre LAP y el Operador. Cabe indicar, además, que la propuesta bajo la cual las LLAA solicitarían la autorización del ingreso de los trabajadores del Operador al área en donde se encuentra el Sistema HBS, resulta ser operativamente ineficiente y difícil de ejecutar, toda vez que implicaría una triangulación innecesaria entre LAP, las LLAA y el Operador. Lo antes señalado es una razón más que justifica que exista un contrato entre LAP y el operador del Sistema HBS. Por tanto, mantenemos la redacción propuesta.</p>	<p>Respecto a los comentarios de LAP, con relación al contrato de operación entre LAP y el Operador del Sistema HBS, nos remitimos a la opinión de OSITRAN referida a la definición de “Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega”.</p> <p>Por otro lado, respecto a las autorizaciones del personal del Operador, siendo que los mismos serán contratados por las aerolíneas, el texto vigente de la cláusula Novena ya contempla esta situación, señalando que <i>“El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Contrato”.</i></p> <p>El siguiente párrafo señala que <i>“Salvo expresa y previa autorización por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las actividades a desarrollarse en el Aeropuerto”</i></p> <p>En tal sentido, bajo esta cláusula del Mandato de Acceso, LAP deberá de acreditar al personal de</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>acatará de inmediato las disposiciones que al efecto les señale el personal de seguridad de LAP; (2) usará la identificación, licencia o pase de seguridad de LAP que se le haya asignado; (3) portará en todo momento y en forma visible su identificación, licencia o pase de seguridad otorgado por LAP; (4) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP; (5) no utilizará las identificaciones, licencias o pases de seguridad fuera del turno de trabajo que le corresponda; (6) no usará identificaciones, licencias o pases de seguridad falsos o adulterados; (7) devolverá las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP a solo requerimiento de los representantes de la Gerencia de Seguridad de LAP o de quien LAP determine oportunamente; entre otras obligaciones y disposiciones según establezca LAP. EI USUARIO INTERMEDIO asume la responsabilidad frente a LAP por el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, debidamente acreditado, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Décimo Séptima del presente Contrato por cada incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</p>			<p>las líneas aéreas y al contratado por estas para que realicen actividades vinculadas al servicio de inspección del equipaje en bodega (Sistema HBS).</p>
<p>Cláusula Décima.- Obligaciones del Usuario Intermedio</p>		<p>Esta cláusula busca que los Usuarios Intermedios paguen oportunamente al operador.</p>	<p>Esta propuesta de LAP no fue incorporada al proyecto de Mandato de Acceso.</p>

Redacción actual de Proyecto de Mandato - LAP	Comentarios de Usuarios Intermedios	Comentario de LAP	Análisis - OSITRAN
<p>10.1 Sin perjuicio de las demás obligaciones a cuyo pleno cumplimiento se compromete en virtud de este Contrato, el Usuario Intermedio se obliga a:</p> <p>(...)</p> <p>Cumplir con pagar oportunamente a quien corresponda por los servicios que reciba en el marco del acceso a las Facilidades Esenciales otorgados mediante el presente Contrato, a fin de que las operaciones no se vean afectadas, directa ni indirectamente, por algún eventual incumplimiento de sus obligaciones frente a terceros.</p>		<p>Para LAP es importante que los UI cumplan con pagar todos los servicios directos e indirectos relacionados con la Facilidad Esencial, de no ser ello así, de producirse el incumplimiento de pago en alguna de estas obligaciones con sus proveedores esto puede ocasionar interrupción del servicio y de las operaciones dentro del AIJC. Cabe resaltar que cualquier interrupción en las operaciones dentro del Aeropuerto frente a OSITRAN, son responsabilidad de LAP.</p>	<p>La relación comercial por el servicio de inspección de equipaje es entre las aerolíneas y el operador seleccionado por ellas, en tal sentido, corresponde a las partes de esa relación fijar las condiciones de pago, así como las tarifas y penalidades a aplicar por dicho servicio.</p> <p>No se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>No emitir comunicados de prensa o notas de prensa que se deriven de la relación contractual existente en virtud del presente contrato, sin previa autorización y coordinación con LAP. Esta obligación seguirá subsistente aún cuando la vigencia del presente contrato haya finalizado.</p>		<p>Si OSITRAN considera que esta cláusula no debería ser incluida en el Mandato, aceptamos la eliminación. No obstante, LAP no se hace responsable de la información que los Usuarios Intermedios brindan a través de los comunicados o notas de prensa. En ese sentido la veracidad de dicha información dependerá únicamente de los Usuarios Intermedios.</p>	<p>Esta propuesta de LAP no fue incorporada al proyecto de Mandato de Acceso.</p> <p>Al respecto, el Concesionario no efectúa comentarios de fondo respecto a la eliminación de esta cláusula, por tanto, no corresponde que OSITRAN emita pronunciamiento la misma.</p>

VI. CONCLUSIONES

1. OSITRAN ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCH. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Mandato de Acceso se presentan en el Anexo II, y consideran todos los puntos sobre los cuales las partes no expresaron desacuerdo en su oportunidad y los comentarios vertidos oportunamente respecto del Proyecto de Mandato de Acceso.
3. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) ha sido elaborado considerando la siguiente información: la remitida por los Usuarios Intermedios debidamente sustentada, los Formatos de Declaración Estadística remitidos por LAP, los Estados Financieros Regulatorios auditados correspondientes al ejercicio 2018. Del mismo modo, se ha observado el cumplimiento de las cláusulas 5.7 y 5.10, y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, consistentemente con los principios económicos que rigen la determinación de los cargos de acceso establecidos en el marco regulatorio comprendido en el REMA; en congruencia con los criterios contenidos en la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN, que aprobó el mandato de acceso para el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCH.
4. En consecuencia, el cargo de acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el AIJCh, que hace que el VAN del flujo de caja sea cero, asciende a USD 0,070 por pasajero que factura equipaje (sin IGV) en salidas (nacional e internacional) y transferencia, el cual tendrá una vigencia de cuatro (04) años.

VII. RECOMENDACIÓN

1. Se recomienda elevar el presente Informe Conjunto al Consejo Directivo de OSITRAN a fin de que proceda a aprobar y emitir el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios LATAM y AVIANCA, para el acceso a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega), en los términos descritos en el Anexo II adjunto, los cuales recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

HUMBERTO SHEPUT STUCCHI

Gerente de Asesoría Jurídica

NT: 2020012405

ANEXO I WACC PROPUESTO POR OSITRAN

I. Tasa libre de riesgo

1. Para estimar la tasa libre de riesgo se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2018. Se utiliza un período amplio con la finalidad de minimizar la volatilidad que estos rendimientos pueden haber presentado durante el tiempo y ser consistente con el período que se está considerando para la prima de riesgo de mercado. El promedio correspondiente a ese período es de 5,10%.

II. Prima por riesgo de mercado

2. Para estimar la tasa media de retorno del mercado se utilizan índices amplios, es decir, índices compuestos por indicadores de varias industrias, de manera tal que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso de América Latina, el índice bursátil más empleado es el índice de Standard & Poor's 500. En consecuencia, para el cálculo del costo de capital se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500, desde 1928 hasta el 2018. El promedio que se obtiene para ese período es de 6,26%.

III. Prima por riesgo país

3. Para estimar la prima por riesgo país, OSITRAN propone utilizar el período de dos años, siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores. Al respecto, parte del sustento se encuentra en el documento “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”, elaborado por Macroconsult⁸⁷, en cuya página 13 se señala lo siguiente:

“Dado que el modelo de CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un período de 24 meses”

[El subrayado es nuestro.]

4. Así, dado que para la formulación del cargo de acceso se utiliza una metodología prospectiva, en la propuesta se considera un horizonte de dos años para el cálculo del riesgo país. Siendo así, el promedio *EMBI+* para el periodo enero de 2017 – diciembre de 2018 se calcula en 1,46%⁸⁸.

IV. Estructura deuda – patrimonio

5. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2018, al cierre del ejercicio, la empresa no presentó deuda financiera, manteniendo el 100% de la estructura de capital con patrimonio. No obstante, considerando que la metodología empleada para la determinación del cargo de acceso es de carácter prospectivo, y que una estructura de capital con 100% patrimonio no es eficiente debido a que encarece el costo de financiamiento⁸⁹; para efectos de la estimación del costo del capital, se ha estimado un ratio deuda-patrimonio (D/E) objetivo equivalente a 65/35.

⁸⁷ “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners. Año 2007.

⁸⁸ Información tomada del Banco Central de Reserva del Perú (<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN01129XM/html>)

⁸⁹ Más aun teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del aeropuerto que viene desarrollando el Concesionario.

6. Cabe indicar que dicha estructura ha sido considerada en la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, la cual corresponde a la estructura establecida en los términos y condiciones del cierre financiero del segundo financiamiento de LAP de julio de 2007. Al respecto, en la sección 5.2 (*No Covenants of the Issuer*), inciso (a), punto (ii) del *Atended and Restated Indenture* suscrito entre LAP y el Banco de Nueva York se precisó lo siguiente:

“(...) after living effect to any disbursement of Duch Project Debt, to Debt to Equity Ratio shall not exceed 65/35 (...)”

[El subrayado es nuestro.]

V. **Beta**

7. La muestra utilizada para la estimación del Beta considera los siguientes operadores aeroportuarios:

Tabla A1
Muestra de operadores aeroportuarios

Empresa	Aeropuerto administrado	País	Símbolo Bloomberg
Auckland International Airport Ltd.	Aeropuerto Internacional de Auckland	Nueva Zelanda	AIA:NZ
Flughafen Wien AG	Aeropuerto Internacional de Viena	Austria	FLU:AV
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México	México	GAPB:MM
Kobenhavns Lufthavne A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: Bloomberg®

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

8. A partir de esta muestra, se identificó el Beta apalancado de cada empresa para el año 2018. Para el cálculo de dicho indicador, se consideró el periodo comprendido entre enero del 2014 y diciembre del 2018 (en periodicidad semanal), y se utilizó como índice de referencia el de la bolsa local representativa del país de cada empresa, en su respectiva moneda local⁹⁰.
9. Posteriormente, a fin de eliminar las influencias del riesgo financiero propio de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada Beta, utilizando tanto la tasa impositiva efectiva (t) como el ratio deuda-patrimonio ($\frac{D}{E}$) respectivo de cada operador aeroportuario, considerando la información más reciente disponible al año 2019, mediante la siguiente ecuación:

$$\beta_{Desapalancado} = \frac{\beta_{Apalancado}}{1 + \frac{D}{E} * (1 - t)}$$

⁹⁰ Dicho aspecto se encuentra en línea con el criterio considerado anteriormente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP del año 2018, y en la determinación del cargo de acceso por el uso de almacenes para el depósito de equipaje rezagado en el AIJCh.

10. En la siguiente tabla se presenta el promedio aritmético de los Betas desapalancados de la muestra, el cual asciende a 0,61.

Tabla A2
Beta estimado para LAP

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado	Impuesto efectivo	Ratio D/E	Beta desapalancado
Auckland International Airport Ltd.	Nueva Zelanda	AIA:NZ	NZSE Index	1,145	0,193	0,363	0,89
Flughafen Wien AG	Austria	FLU:AV	ATX Index	0,569	0,271	0,275	0,47
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	México	GAPB:MM	MEXBOL Index	0,951	0,267	0,622	0,65
Kobenhavns Lufthavne A/S	Dinamarca	KBHL:DC	OMXC25 Index	0,642	0,220	2,328	0,23
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	México	ASURB:MM	MEXBOL Index	0,925	0,260	0,395	0,72
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	México	OMAB:MM	MEXBOL Index	0,925	0,281	0,539	0,67
Malta International Airport Plc.	Malta	MIA:MV	MALTEX Index	0,701	0,356	0,000	0,70
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Italia	ADB:IM	FTSEMIB Index	0,615	0,282	0,110	0,57
Promedio aritmético							0,61

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

VI. Costo de la Deuda

11. Como se señaló anteriormente, teniendo presente el enfoque prospectivo de la metodología empleada en el presente procedimiento, y que al cierre del ejercicio 2018 la empresa no presentó deuda financiera; para efectos de la estimación del costo del capital, se considera un costo de deuda objetivo equivalente a 8,79%, el cual corresponde al costo de deuda del año 2017 estimado en el marco del procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP del año 2018⁹¹.

VII. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

12. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 9,71%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

⁹¹ Véase Informe Conjunto N° 0028-2019-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2019.

Tabla A3
Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2018

Componentes	2018
Tasa libre de riesgo	5,10%
Prima de riesgo de mercado	6,26%
Riesgo país	1,46%
Beta desapalancado	0,61
Deuda financiera / Patrimonio	1,86
Impuesto objetivo	25,90%
Beta Apalancada	1,45
Retorno del Capital	15,66%
% Capital propio	35,0%
Costo de Deuda	8,79%
Costo de Deuda	6,51%
% Deuda	65,0%
WACC	9,71%

Fuente: Bloomberg

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN

ANEXO II

MANDATO DE ACCESO PARA EL USO DE LA FACILIDAD ESENCIAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESENCIAL DE ATENCIÓN DE TRÁFICO DE PASAJEROS Y EQUIPAJE (INSPECCIÓN DE EQUIPAJE EN BODEGA) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHÁVEZ”

Conste por el presente documento, el **Mandato de Acceso para el Uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección del Equipaje en Bodega) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”**, en adelante el “Mandato”, que celebran:

- **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, la que en adelante se denominará “LAP”, con Registro Único del Contribuyente N° 20501577252, con domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett S/N, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, la misma que actúa debidamente representada por su Gerente General, señor Juan José Salmón Balestra, identificado con D.N.I. N° 09379203 y por su Gerente Central Comercial, señor Norbert Onkelbach, identificado con C.E. N° 001643664, según poderes que obran inscritos en la referida Partida; y, de la otra parte;

- _____, la que en adelante se denominará el “USUARIO INTERMEDIO”, con Registro Único del Contribuyente N° _____, con domicilio en _____, inscrito en la Partida N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao, debidamente representada por su _____ señor(a) _____, identificado (a) con D.N.I. N° _____, identificada y por su _____ señor(a) _____, identificado (a) con D.N.I. N° _____ de conformidad con los poderes que corre inscritos en la mencionada Partida y cuyos certificados de vigencia forman parte del presente Mandato como Anexo N° 1.

Este Mandato se celebra en los términos y condiciones siguientes:

I. ANTECEDENTES

Cláusula Primera.- Antecedentes.-

- 1.1. LAP es una sociedad comercial de responsabilidad limitada, constituida bajo las leyes del Perú, titular del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (en adelante, el “Contrato de Concesión”), cuya buena pro fue adjudicada con fecha 15 de noviembre de 2000 y dado en concesión por el Estado Peruano conforme al Contrato de Concesión celebrado el 14 de febrero de 2001, dentro del marco de la Licitación Pública Especial Internacional convocada por el Comité Especial de Aeropuertos.

- 1.2. A efectos de realizar el aprovechamiento económico de los bienes que forman parte del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, “el Aeropuerto”), LAP puede (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto y llevar a cabo construcciones en el mismo a fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en ellos, y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes entregados en concesión, incluidas sus construcciones. Dentro de sus instalaciones, el Aeropuerto cuenta con terrenos, almacenes, hangares, módulos, oficinas, tiendas, áreas para tiendas, stands, servicios de counters, entre otros bienes muebles e inmuebles debidamente delimitados y especificados, los mismos que forman parte de la referida concesión.

- 1.3. El USUARIO INTERMEDIO es una persona jurídica debidamente constituida y existente válidamente al amparo de las leyes peruanas, cuenta con todas las facultades y poderes necesarios para celebrar este Mandato y desarrollar el objeto de este. Adicionalmente,

el USUARIO INTERMEDIO cuenta con -y mantendrá vigentes- sus Licencias, autorizaciones y permisos para desarrollar las actividades como explotador aéreo en el Aeropuerto, en especial –pero sin limitarse a- la respectiva certificación emitida por la DGAC.

- 1.4. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.2° de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, los explotadores aéreos son responsables de la aceptación e inspección del equipaje no acompañado (facturado), de la carga y correo, que será transportado en sus aeronaves. Asimismo, en el marco de lo establecido en los Anexos 4, 6 y 14 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a implementar un sistema para la inspección del equipaje facturado.
- 1.5. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN del 03 de octubre del 2018, se aprobó la modificación del Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L. (REA-LAP), mediante la cual se estableció que el Servicio de Inspección de Equipaje de Bodega constituye parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de pasajeros y equipaje, en el marco de dicha norma. Asimismo, se estableció que dicho Servicio Esencial debe prestarse a través del uso de la Facilidad Esencial constituida por el Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega HBS.
- 1.6. En las solicitudes de acceso para el Uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Inspección del Equipaje en Bodega) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez, presentadas por los Usuarios Intermedios Latam Airlines Group S.A. y Avianca Perú S.A., de fecha 10 de enero de 2019 y 11 de enero de 2019 respectivamente, ambos manifestaron lo siguiente: *"Asimismo, cumplimos con informarle que el proceso de selección del Operador que prestará el servicio se encuentra en curso, y el mismo prestará servicio a nuestra representada como al resto de Usuarios Intermedios que se encuentran operando en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH."*

II. CONTENIDO NORMATIVO

Cláusula Segunda. - Definiciones. -

Toda referencia efectuada en el presente Mandato a “Anexos” y “Cláusulas” se deberá entender efectuada a los anexos y a las cláusulas del presente Mandato, salvo indicación expresa en sentido contrario. Todos los Anexos al presente Mandato forman parte integrante del mismo.

En el presente Mandato, los términos cuyas primeras letras estén consignadas en mayúsculas, tendrán el significado siguiente:

Aeropuerto	Es el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett S/N, distrito y provincia constitucional del Callao, departamento de Lima, República del Perú.
Anexo(s)	Son los documentos que se refieren en este Mandato bajo esa denominación, y que se ubican al final de la declaración contractual inicial. Tienen por objeto determinar y/o precisar el alcance de las obligaciones que pactan LAP y el USUARIO INTERMEDIO en el marco del Mandato. Los Anexos serán suscritos por las Partes en todas sus páginas. Los Anexos forman parte de la declaración contractual que constituye este Mandato y, por tanto, son parte integrante del Mandato mismo. En este sentido, los Anexos gozan del mismo carácter legalmente vinculante que cualquier otra sección o parte del Mandato.

Año	Se considera al periodo de tiempo transcurrido entre el 01 de enero al 31 de diciembre. Para efectos de la vigencia del presente Mandato, el plazo se computará de acuerdo con lo señalado en la Cláusula Quinta.
Autoridad Gubernamental	Significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo que, conforme a las Leyes Aplicables, ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos y/o judiciales que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o a las instrucciones anteriormente citadas, con jurisdicción o materias en cuestión.
Cargo de Acceso	Es la contraprestación económica que, de acuerdo con lo previsto en la Cláusula Sexta, el USUARIO INTERMEDIO está obligado a pagar a LAP, por el uso de la Facilidad Esencial correspondiente al Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS).
CCO	Es el Centro de Control de Operaciones de LAP.
Comunicación	Es toda aquella expresión lingüística que dirija una Parte a otra en los términos y condiciones previstos en la Cláusula Vigésimo Séptima.
Comunicados de Prensa o Notas de Prensa	Todo tipo de comunicación dirigida a los medios de comunicación, sean medios de prensa escrita, digitales y/o audiovisuales, con el propósito de anunciar algo de interés general.
Concesión o Contrato de Concesión	Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001.
Conocimiento Efectivo	Se entiende que una Parte ha tomado conocimiento efectivo de un hecho o evento cuando (i) la ocurrencia del mismo le ha sido notificada de conformidad con la Cláusula Vigésimo Quinta, o (ii) cuando dicha Parte declara haber tomado conocimiento de dicho hecho o evento.
DGAC	Es la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, la cual forma parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Días o Días Calendario	Son los días comprendidos entre el lunes y el domingo que conforman el calendario gregoriano.
Días Hábiles	Son los días laborables en la ciudad de Lima, conforme éstos son determinados en el calendario oficial publicado por las Autoridades Gubernamentales, en que además los bancos estén abiertos al público. Los feriados de mediodía se considerarán días feriados para efectos de la determinación y cómputo de los Días Hábiles.

Equipaje de bodega	Equipaje facturado que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave.
Facilidad Esencial	Tiene el significado previsto en la Cláusula Cuarta del presente Mandato.
Garantía de Fiel Cumplimiento	Es la carta fianza irrevocable, el USUARIO INTERMEDIO entregará a LAP para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Mandato y que forma parte de este como Anexo N° 2.
Leyes Aplicables	Son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Mandato, y las que se puedan emitir con posterioridad, válidamente, en la República del Perú; entre las que se cuentan las leyes, decretos legislativos, decretos supremos, reglamentos, decisiones vinculantes y cualquier otra prescripción de carácter general que emita válidamente cualquier autoridad gubernamental de la República del Perú.
Licencia(s)	Son la(s) aprobación(es), de cualquier índole o naturaleza, que el USUARIO INTERMEDIO requiera, de acuerdo con las Leyes Aplicables, a fin de realizar las actividades, así como, en general, desarrollar su objeto social, aplicable (s) al alcance de este Mandato.
MTC	Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la república del Perú.
Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP	<p>Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos que regulan las condiciones de operación de LAP y se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a seguridad industrial, higiene y salud ocupacional (EHS), salubridad, supervisión de actividades comerciales (campañas, atención al cliente, etc.), especificaciones técnicas, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medioambiente (tratamiento de residuos, materiales usados, limpieza, ruido, emisiones de gases, entre otros aspectos), abastecimientos de productos y/o, de insumos, conexiones a redes del Aeropuerto (energía, telefonía y telecomunicaciones, HVAC, agua-desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto.</p> <p>Cualquier cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos que se refiere el presente numeral, o cualquier cambio, actualización y/o modificación de las mismas serán exigibles al Usuario Intermedio desde la fecha que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.lima-airport.com siendo responsabilidad del Usuario Intermedio realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio,</p>

actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere este numeral.

En caso el USUARIO INTERMEDIO considere que existe cualquier discrepancia entre las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP y el Mandato, deberá comunicarlo a LAP a la brevedad desde que tome Conocimiento Efectivo. LAP comunicará por escrito, la forma en que debe cumplirse con el Mandato y las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP. La forma de cumplimiento que comunique LAP será final y vinculante para el USUARIO INTERMEDIO.

Operador del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega - Operación

Es la única empresa seleccionada por los USUARIOS INTERMEDIOS, a fin de que les brinde el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega, (Sistema HBS).

OSITRAN

Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público de la República del Perú.

Partes

Son, en conjunto, LAP y el USUARIO INTEREMDIO.

Pasajero(s)

Persona titular de un Boleto Aéreo emitido por el USUARIO INTERMEDIO. Para los fines del Mandato, este término incluirá al Pasajero en transferencia, es decir, al Pasajero que llega al Aeropuerto en un vuelo y continúa su viaje en otro vuelo del mismo USUARIO INTERMEDIO o de otro, con un tiempo de permanencia límite definido de 24 horas.

Penalizaciones

Son los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer en favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Décimo Séptima del Mandato.

Pólizas

Son las pólizas de seguro cuyos términos y condiciones han sido acordados por las Partes en la Cláusula Décimo Sexta del Mandato.

RAP

Son las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

REA LAP

Es el Reglamento de Acceso a la Infraestructura del Aeropuerto Jorge Chávez", aprobado por OSITRAN mediante Resolución del Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN, así como sus modificatorias.

REMA

Es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de setiembre de 2003, con vigencia desde el 1 de noviembre de 2003, emitido por el OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN y modificado por Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD/OSITRAN y por Resolución de Consejo Directivo N° 006-2009-CD/OSITRAN

Reporte de pasajeros	Es el documento elaborado por el usuario intermedio con la relación de pasajeros embarcados que facturan equipaje en salidas (Nacional e internacional) y transferencias, que será usado para efectos de facturación del Cargo de Acceso.
Servicio Esencial	Es el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega que forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, incorporado en el REA LAP, a través de la modificación aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN. Este servicio será brindado por el Operador del Sistema de Inspección de Bodega HBS a favor del USUARIO INTERMEDIO.
Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (Sistema HBS)	Es la Facilidad Esencial necesaria para brindar el Servicio Esencial de Inspección del Equipaje en Bodega que comprende las máquinas de Rayos X, estaciones de trabajo a través de las cuales se realiza el proceso de inspección y sus respectivas instalaciones, que es descrita en el Cláusula Cuarta y detallada en el Anexo 4 del presente Mandato.
Supervisor LAP	Supervisor encargado de asegurar una operación eficiente y segura en las zonas de inspección de equipaje en bodega, manteniendo el buen estado de las instalaciones y equipos, dando cumplimiento a los procedimientos y disposiciones adoptadas por la Gerencia de Operaciones.
Zona de Salida de Equipaje	Es la zona donde se realiza la Inspección del equipaje de bodega de salida de pasajeros que se embarcarán en un vuelo luego de su procesamiento en el <i>check-in</i> , ubicada detrás del Hall de Check in.
Zona de Transferencia	Es la zona donde se realiza la inspección del equipaje de bodega en transferencia de pasajeros que tienen vuelos en conexión en el Aeropuerto, ubicada en la zona de carga aérea.

Cláusula Tercera. - Del objeto del Mandato. -

El presente Mandato se suscribe al amparo de lo previsto en los artículos 7° y 19°, así como en el Anexo N° 2 (Servicios Esenciales) del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA), así como el Artículo 4° literal d), y el Artículo 48° y siguientes del Reglamento de Acceso de LAP (REA LAP).

La finalidad de este Mandato es otorgar al USUARIO INTERMEDIO el derecho de acceso al Uso de la Facilidad Esencial descrita en la cláusula Cuarta.

En consecuencia, el presente Mandato de Acceso tiene por objeto determinar los términos, condiciones y cargo (s) aplicable (s) para que LAP otorgue al USUARIO INTERMEDIO el acceso a la Facilidad Esencial con el fin de que este pueda cumplir con inspeccionar el equipaje en bodega, el cual será prestado a través de un operador seleccionado por el mismo.

Cláusula Cuarta. - Descripción de la Facilidad Esencial.-

La Facilidad Esencial para la prestación del Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega, comprende los siguientes equipos de manera general. En el Anexo N°4 se detallan los equipos e instalaciones del Sistema HBS

En la Zona de Salida de Equipaje:

- (i) 05 máquinas de rayos X - nivel 1
- (ii) 05 estaciones de trabajo (Workstation) – nivel 2
- (iii) 02 máquinas de rayos X – nivel 3
- (iv) 01 máquina de rayos X – para equipaje sobredimensionado
- (v) 01 máquina de rayos X – para equipaje de salida correspondientes a la ampliación

En la Zona de Transferencia

- (i) 02 máquinas de rayos X – stand alone

Cláusula Quinta. - Plazo de vigencia del Mandato. -

El presente Mandato tendrá vigencia por el plazo de cuatro (04) años, contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano o hasta que concluyan las operaciones del terminal actual.

Procederá la renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre y cuando, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la emisión de un nuevo Mandato de Acceso.

Cláusula Sexta. - Cargo de Acceso y forma de pago. -

6.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de US\$ 0.070 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) y transferencia.

6.2 A este Cargo de Acceso deberá agregarse el Impuesto General a las Ventas (IGV), o el tributo que lo sustituya (monto que deberá también ser asumido y cancelado por el USUARIO INTERMEDIO).

6.3 El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los primeros siete (07) Días calendario del mes siguiente.

El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento preventivo, correctivo, limpieza del área, y repuestos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.

6.4 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar tanto el Cargo de Acceso como cualquier otro monto que se devengue a favor de LAP, de acuerdo con lo previsto en el presente Mandato, únicamente en Dólares de los Estados Unidos de América y mediante depósito en efectivo en la Cuenta Bancaria en Moneda Extranjera N° 0004669177 con CCI N° 00700100000466917710 en el Citibank del Perú S.A., abierta a nombre de LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.; no pudiendo realizar el pago de ninguno de dichos conceptos en otra moneda, salvo que LAP lo indicase expresamente y por escrito.

6.5 LAP comunicará por escrito al USUARIO INTERMEDIO cualquier cambio vinculado con la cuenta LAP. El USUARIO INTERMEDIO, se obliga a efectuar los pagos en la nueva cuenta abierta por LAP siempre y cuando la Comunicación haya sido hecha por lo menos con una anticipación de cinco (5) Días Hábiles de la fecha en la que el USUARIO INTERMEDIO deba hacer el depósito.

LAP podrá, asimismo, modificar la forma en la que se efectuarán los pagos descritos en la presente Cláusula para lo cual bastará con cursar una Comunicación al USUARIO INTERMEDIO en tal sentido con una anticipación mínima de diez (10) Días Hábiles de la fecha en que operará el cambio pertinente.

- 6.7 En cada oportunidad que efectúe el pago de los Cargos de Acceso y cualquier otro monto establecido en el presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar vía correo electrónico la constancia de dicho pago al siguiente correo electrónico de LAP: lapcobranzas@lima-airport.com, en un plazo no mayor de tres (3) Días Hábiles de efectuados dichos pagos.
- 6.8 El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.

Cláusula Séptima. - Intereses moratorios y compensatorios. -

- 7.1 En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Mandato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En tal caso, se generarán intereses moratorios luego de transcurrido el plazo previsto en la Cláusula Séptima, aplicando la tasa máxima permitida por el Banco Central de Reserva del Perú, así como los intereses compensatorios con la Tasa Activa en Moneda Nacional (TAMN) o con la tasa activa en moneda extranjera (TAMEX) cuando corresponda, que publica la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, hasta la total cancelación del monto adeudado. Además, serán de cargo del USUARIO INTERMEDIO todos los gastos legales, judiciales y/o administrativos, por las acciones que se tenga que desarrollar para la gestión de cobranza.
- 7.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir (i) todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP.

Cláusula Octava. – Responsabilidad. -

- 8.1 El USUARIO INTERMEDIO es responsable ante LAP y frente a terceros, por cualquier daño personal y/o material que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales, equipos, maquinarias y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en las Facilidades Esenciales, como consecuencia directa del desarrollo de las actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto y en general – por el uso y aprovechamiento de las Facilidades Esenciales. Para tal efecto, del USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización frente a LAP y/o frente a cualquier tercero que pudieran derivarse según lo indicado.

El USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.

- 8.2 Sin perjuicio de lo expuesto en el numeral anterior, el USUARIO INTERMEDIO queda liberado de las responsabilidades imputables al incumplimiento de sus respectivas obligaciones conforme al presente Mandato, causado con motivo de caso fortuito o de fuerza mayor, entendidos estos conceptos como un hecho extraordinario, imprevisible e irresistible que impida la ejecución de sus obligaciones o determine su cumplimiento parcial, tardío y/o defectuoso, de conformidad con lo que establece el código civil vigente.
- 8.3 Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO queda liberado y exonerado de toda responsabilidad proveniente del presente Mandato en caso su vigencia, ejecución o aplicación sea afectada o alterada de cualquier forma por decisión del OSITRAN y/o del MTC. El USUARIO INTERMEDIO queda exceptuado de esta liberación y exoneración

de responsabilidad cuando la vigencia, ejecución y/o aplicación del presente Mandato se vean afectadas o alteradas de cualquier forma por cualquier incumplimiento contractual o de las Leyes Aplicables s por parte del USUARIO INTERMEDIO (incluyendo, pero no limitándose a la pérdida de vigencia o no obtención oportuna por parte del USUARIO INTERMEDIO de cualquiera de sus Licencias).

- 8.4. De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el Usuario Intermedio será responsable frente a LAP y de manera solidaria con aquellos otros Usuarios Intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como por daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.

Cláusula Novena. - Solicitud de autorizaciones. -

- 9.1 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a acreditar ante LAP a los miembros del personal que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas al inicio de las actividades, entregando la lista del personal empleado, en la cual deberá indicar: (i) nombre completo, (ii) documento de identidad, (iii) la función o actividades concretas a desarrollar dentro del Aeropuerto. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá ser variada por LAP. El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Mandato, considerando lo señalado

Salvo expresa y previa autorización por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las actividades a desarrollarse en el Aeropuerto.

- 9.2 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO garantiza a LAP que su personal y en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por el USUARIO INTERMEDIO: (1) acatará de inmediato las disposiciones que al efecto les señale el personal de seguridad de LAP; (2) usará la identificación, licencia o pase de seguridad de LAP que se le haya asignado; (3) portará en todo momento y en forma visible su identificación, licencia o pase de seguridad otorgado por LAP; (4) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP; (5) no utilizará las identificaciones, licencias o pases de seguridad fuera del turno de trabajo que le corresponda; (6) no usará identificaciones, licencias o pases de seguridad falsos o adulterados; (7) devolverá las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP a solo requerimiento de los representantes de la Gerencia de Seguridad de LAP o de quien LAP determine oportunamente; entre otras obligaciones y disposiciones según establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO asume la responsabilidad frente a LAP por el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, debidamente acreditado, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Décimo Séptima del presente Mandato por cada incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

Cláusula Décima. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. -

- 10.1 Sin perjuicio de las demás obligaciones a cuyo pleno cumplimiento se compromete en virtud de este Mandato, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a:
- a) Cumplir con todos los requisitos y condiciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre ellas la de obtener y mantener vigentes en todo momento los permisos, Licencias, autorizaciones y/o certificaciones que dicha Autoridad Gubernamental directamente y/o a través de cualquiera de sus órganos o direcciones (entre ellas, la DGAC) establezca.

- b) Obtener el permiso de operación, y/o permiso de vuelo otorgados por la DGAC, así como, en su caso, los otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO, que sean necesarios para la prestación del servicio que corresponda, así como cualquier otra Licencia requerida por las Leyes Aplicables. En ningún caso la totalidad de los permisos de operación y/o permiso, según corresponda, podrán ser suspendidos para prestar el servicio público de transporte aéreo.
- c) Cumplir con los requisitos contenidos en el REA de LAP, estándares que sean aplicables – tales como IATA OACI entre otros- Leyes Peruanas y demás normas o estándares que se encuentren vigentes, así como lo dispuesto en los Requisitos Técnicos Mínimos previstos en el Anexo N° 14 del Contrato de Concesión.
- d) Sujetarse estrictamente a lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP y sus actualizaciones periódicas. Los métodos y procedimientos para cumplir con dichas normas serán señalados por LAP, debiendo para tal efecto ser notificados directamente al USUARIO INTERMEDIO, además de ser publicados a través de la web de LAP. (www.lima-airport.com)
- e) Cumplir con el oportuno pago del Cargo de Acceso a qué se refiere la Cláusula Sexta del presente Mandato, y de ser el caso, de las Penalidades a que se refiere la Cláusula Décimo Séptima, así como cualquier obligación de pago dentro de los plazos señalados para tales efectos, en el presente Mandato.
- f) De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente las sumas que se devenguen por todos los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico y Red de Datos, y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios.
- g) Asegurar que todos los puestos de supervisión, revisión, operación y cualquier otro que se requiera para la Operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega estén cubiertos las 24 horas, los siete Días de la semana sin excepción y los 365 Días del año
- h) Contar con una persona de contacto con quien LAP se pueda comunicar, telefónicamente o por correo electrónico, para la toma de decisiones en representación del USUARIO INTERMEDIO, con relación a los aspectos relativos a la ejecución del presente Mandato. No siendo necesario que la persona de contacto se encuentre de manera permanente en el Aeropuerto.
- i) Disponer el cambio de cualquier miembro de su personal dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber recibido una comunicación a través de la que LAP manifieste la necesidad de remplazar a dicho personal por causa debidamente justificada.
- j) No ceder temporal o definitivamente el presente Mandato sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.
- k) Usar y cuidar diligentemente las Facilidades Esenciales.
- l) Implementar oportunamente toda instrucción efectuada por LAP con respecto a las Facilidades Esenciales y/o al personal bajo supervisión del USUARIO INTERMEDIO, en especial –aunque sin limitarse- con relación a la seguridad, integridad y operatividad de estas.
- m) No introducir (e impedir que el personal bajo su cargo o supervisión introduzca) en el Aeropuerto sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, alucinógenas, o cualquier otro elemento que pueda atentar contra la imagen, integridad y seguridad del Aeropuerto o de los usuarios de este, o violen las Leyes Aplicables y que vayan en contra de “Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP”.

- n) Asumir directa e indirectamente el costo de la reparación de todos los posibles daños que pudiera sufrir el Sistema HBS, durante la ejecución del presente Mandato ocasionados por Incidentes y/o Accidentes, atentados o cualquier otro, siempre y cuando sea atribuible al USUARIO INTERMEDIO.
- o) Reponer, en caso de sustracción, pérdida o deterioro de los bienes entregados en Concesión por el Estado peruano a LAP o de propiedad de LAP, por responsabilidad directa del personal asignado por el USUARIO INTERMEDIO, con otros de iguales o similares características a satisfacción de LAP, en el plazo que éste señale.
- p) Cumplir con presentar y/o renovar y/o mantener vigente(s) la Garantía de Fiel Cumplimiento, dentro de los plazos y conforme al formato obligatorio que LAP oportunamente hará llegar al USUARIO INTERMEDIO, y demás especificaciones establecidas en el presente Mandato.
- q) Cumplir con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada, dentro del plazo establecido en la Cláusula Décimo Cuarta, en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- r) Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa con el presente Mandato.
- s) Cumplir todas las Leyes Aplicables al Mandato.
- t) Cumplir con todas las demás condiciones, términos y demás estipulaciones y compromisos establecidos o indicados en el presente Mandato y sus respectivos Anexos, así como con lo dispuesto en el REA LAP.
- u) Cumplir con los procedimientos de uso/ operación y otros del Sistema HBS que LAP establezca, los cuales forman parte de las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, los cuales deberán ser cumplidos en los mismos términos por el Operador del Sistema HBS que el USUARIO INTERMEDIO haya contratado, bajo responsabilidad.
- v) De ser el caso, comunicar al CCO y Supervisor LAP cualquier evento del que tome conocimiento y que pueda afectar la operación del Sistema HBS.

10.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones asumidas en la presente cláusula, sin perjuicio de los demás efectos que pudieran derivarse conforme a ley y al presente Mandato, LAP quedará facultada a proceder según lo establecido en la Cláusula Décimo Primera.

Cláusula Décimo Primera. – Subsanción de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. -

- 11.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días contados desde el día siguiente de dicha notificación. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Décimo Séptima, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Vigésimo Cuarta del presente Mandato.
- 11.2 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar el incumplimiento detectado dentro del plazo establecido en el numeral 11.1 su acceso a las Facilidades Esenciales quedará automáticamente suspendido, quedando LAP facultada a tomar todas las medidas que pudieran ser requeridas para negar el acceso a las mismas.

11.3 En ningún caso la suspensión del acceso a la Facilidad Esencial podrá ser mayor a treinta (30) Días calendario. Transcurrido dicho plazo, se procederá conforme lo establecido en la Cláusula Décimo Octava.

Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales de LAP. -

Sin perjuicio de las otras obligaciones descritas, LAP está obligada a:

- a) Permitir al USUARIO INTERMEDIO la utilización de las Facilidades Esenciales de acuerdo con los términos y condiciones previstas en el presente Mandato.
- b) Entregar al USUARIO INTERMEDIO los comprobantes en los que conste el cumplimiento del pago del Cargo de Acceso pactado en este Mandato, así como aquellos en los que conste el pago por los servicios, y otras sumas que deba pagar el primero conforme a lo establecido en el presente Mandato.
- c) De conformidad con lo establecido en el artículo 22° del REMA, LAP informará al USUARIO INTERMEDIO de los cambios que introduzca en su infraestructura que afecten la relación de acceso, con al menos treinta (30) Días Hábiles de anticipación al inicio de dichas modificaciones. En el caso en que las modificaciones introducidas por LAP a la Infraestructura generen cambios en las condiciones económicas establecidas en el presente Mandato, las Partes iniciarán el procedimiento de renegociación correspondiente, de conformidad con el procedimiento contemplado en el REMA.
- d) Tomar las medidas necesarias a fin de evitar que, durante la ejecución de las mejoras a su cargo, conforme el Contrato de Concesión del Aeropuerto, se dificulte el normal y óptimo desenvolvimiento de las actividades del USUARIO INTERMEDIO establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato.
- e) Levantar la suspensión de acceso a Facilidades Esenciales de manera inmediata, a más tardar al Día siguiente, de la verificación, por parte de LAP, de la subsanación del incumplimiento notificada por el USUARIO INTERMEDIO.
- f) Cumplir con poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO través de la página web de LAP (www.lima-airport.com), el REA de LAP debidamente aprobado por el OSITRAN.

Cláusula Décimo Tercera. - Confidencialidad. -

- 13.1 Las Partes, así como sus accionistas, funcionarios, trabajadores y cualquier otra persona relacionada con las Partes, se obligan a mantener bajo absoluta reserva y confidencialidad todo tipo de información, incluyendo métodos, técnicas, secretos de negocio, planes y cronogramas de trabajo, resultados y procesos de relevancia económica o técnica a los que pudiera tener acceso, directa o indirectamente, con ocasión de la ejecución del presente Mandato, así como cualquier asunto relacionado con las Partes y/o sus accionistas (en adelante, la "Información Confidencial") que sea considerada como confidencial o reservada de acuerdo a las Leyes Aplicables.
- 13.2 En tal sentido, las Partes se obligan a instruir a todo su personal para que guarde confidencialidad y no divulgue ni revele a terceros la Información Confidencial.
- 13.3 Asimismo, la información confidencial no podrá ser utilizada por las Partes en perjuicio de la otra Parte, ni de sus accionistas, directores, funcionarios, ni en contra de cualquier persona y/o sus accionistas.
- 13.4 Las Partes se obligan a no retirar, entregar o reproducir, o permitir que se entregue, reproduzca o use la información confidencial a la que tuvieron acceso en ejecución de este Mandato, sin el consentimiento previo y expresado por escrito del representante autorizado de la Parte propietaria o potencialmente afectada por dicha entrega, uso o

reproducción; salvo que dicha información sea solicitada a través de una orden judicial o administrativa que así lo disponga.

- 13.5 Si una Autoridad Gubernamental solicitase a una Parte la revelación de Información Confidencial, sin perjuicio del cumplimiento de la disposición dada por la Autoridad competente, la Parte requerida deberá informar este hecho a la otra Parte, mediante el envío de una Comunicación, dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho. La Parte a la que se le requiere la información confidencial deberá adjuntar copia de la solicitud efectuada por la Autoridad competente para conocimiento de la otra parte.
- 13.6 A la terminación del Mandato, o en cualquier momento a petición de una de las Partes, la otra Parte le entregará toda la información confidencial que tenga en su poder o que esté bajo su control.
- 13.7 La obligación de confidencialidad a que se refiere la presente Cláusula se mantendrá vigente hasta que transcurran dos (2) años de la terminación o de la resolución del Mandato.
- 13.8 La revelación de información confidencial en incumplimiento de este Mandato generará responsabilidad civil en la Parte que incumpla.

Cláusula Décimo Cuarta. - Garantía de Fiel Cumplimiento. -

- 14.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a entregar a LAP a la firma del presente Mandato, como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en virtud del presente Mandato, una carta fianza bancaria de acuerdo con lo establecido en el REA de LAP. Dicha carta fianza deberá otorgarse por entidades bancarias de primer nivel, con una vigencia igual a la del presente Mandato más treinta (30) Días calendarios adicionales. La Carta Fianza (incluyendo sus renovaciones) será incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP.
- 14.2 En el caso de renovaciones anuales, el USUARIO INTERMEDIO deberá presentar a LAP con treinta (30) Días Calendario de anticipación, previos al vencimiento de la carta fianza respectiva, la carta fianza renovada. En este supuesto, las cartas fianza renovadas que de ser el caso se presenten anualmente deberán tener un plazo de vencimiento igual al plazo anual correspondiente más treinta (30) Días calendario adicionales. En caso de incumplimiento serán de aplicación las Penalidades establecidas en la Cláusula Décimo Séptima del presente Mandato.
- 14.3 Para estos efectos, se considerará que son entidades bancarias de primer nivel, a aquellas que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (Categoría A), conforme con lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los sistemas financieros y de seguros aprobado mediante la Resolución SBS N° 18400-2010 (o con la norma que oportunamente lo sustituya o modifique), así como a las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 14.4 El monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la facturación promedio de la contraprestación mensual de uso de las Facilidades Esenciales correspondiente a los tres (3) meses previos a la vigencia del Mandato, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US\$ 1,000.
- 14.5 La Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará a su vez el pago íntegro, exacto y oportuno y total del Cargo de Acceso, de las Penalidades pactadas, de los servicios y sus gastos administrativos, de los intereses y/o gastos administrativos que la demora en el pago de los Cargos de Acceso, de los arbitrios, contribuciones e impuestos, así como de los gastos legales de cobro al USUARIO INTERMEDIO según el presente Mandato; y, en general, el oportuno y cabal cumplimiento de toda obligación derivada directa o

indirectamente del presente Mandato que sea de cargo del USUARIO INTERMEDIO. Dicha Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará el fiel y oportuno cumplimiento de, inclusive, aquellas obligaciones que quedasen pendientes de ejecución por el USUARIO INTERMEDIO una vez terminado, por cualquier causa, el presente Mandato, permaneciendo válida y vigente hasta que no exista obligación alguna pendiente de cargo el USUARIO INTERMEDIO, considerando el plazo de vigencia de esta según lo establecido en el numeral 14.1 precedente.

- 14.6 La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento puede ser total o parcial, y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido, debidamente informado y acreditado ante el USUARIO INTERMEDIO. En tal caso, LAP procederá automáticamente a imputar el producto de la carta fianza materia de ejecución dicho saldo. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de deudas al USUARIO INTERMEDIO, la misma que podrá ser observada por ésta dentro de un plazo no mayor de quince (15) Días Hábiles de recibida, luego de la cual, se considerará que no tiene reclamación alguna que realizar y que se encuentra conforme con el monto ejecutado.
- 14.7 En caso de ejecución total o parcial de la carta fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de quince (15) Días hábiles de comunicada la ejecución, sin necesidad de mediar requerimiento alguno por parte de LAP.

El USUARIO INTERMEDIO faculta a LAP a retener, en calidad de garantía mobiliaria, todo monto proveniente de la ejecución de la carta fianza que no hubiera sido imputado por LAP contra el saldo deudor que pudiera mantener el USUARIO INTERMEDIO. La garantía mobiliaria referida respaldará el cumplimiento por el USUARIO INTERMEDIO de todas y cada una de las obligaciones asumidas por ésta en virtud del presente Mandato, manteniéndose vigente hasta el momento en que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con emitir (conforme a lo indicado en los acápite precedentes) y entregar a LAP la nueva Garantía de Fiel Cumplimiento que reemplace a la ejecutada. Al efecto, LAP queda autorizada por el USUARIO INTERMEDIO a imputar directamente contra la garantía mobiliaria referida cualquier saldo deudor que éste tuviera pendiente o se generase en virtud del presente Mandato.

El monto de dicha garantía mobiliaria que no fuera imputado por LAP para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO, será devuelto a éste (sin intereses) contra la recepción por parte de LAP de la nueva Garantía de Fiel Cumplimiento.

- 14.8 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser emitida conforme al formato que, a estos efectos, LAP le remita. En este sentido, el USUARIO INTERMEDIO es totalmente responsable por la emisión de la Carta Fianza de acuerdo con el modelo indicado. En caso dicha carta fianza no haya sido emitida de acuerdo con el modelo indicado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a emitir una nueva carta fianza a su cuenta y costo. En este supuesto, LAP considerará como incumplida la obligación del USUARIO INTERMEDIO materia de la presente cláusula, así como de la obligación establecida en el literal o) del numeral 10.1 de la Cláusula Décima del presente Mandato.

Cláusula Décimo Quinta. - Devolución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. -

- 15.1 La Garantía de Fiel Cumplimiento será devuelta al USUARIO INTERMEDIO, dentro de los treinta (30) Días calendarios posteriores a la terminación del presente Mandato, siempre que no haya sido ejecutada, sin la aplicación de interés alguno, luego que LAP verifique que el USUARIO INTERMEDIO no adeude suma alguna a LAP por concepto de pago del Cargo de Acceso, intereses, contribuciones, servicios, impuestos, arbitrios, indemnizaciones, Penalidades y/o, en general, concepto alguno.
- 15.2 En caso de existir alguna deuda o daños en las Facilidades Esenciales, la deuda o el costo de reparación respectiva deberán ser comunicados y debidamente acreditados

ante el USUARIO INTERMEDIO, antes de que LAP proceda a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la presente Cláusula.

Cláusula Décimo Sexta. – De los seguros. –

16.1 . EL USUARIO INTERMEDIO se obliga a presentar a LAP, como requisito para el acceso, una copia de las pólizas de seguro contratadas por el Operador del Sistema HBS:

- Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil en la que figure LAP como asegurado adicional y tercero beneficiario para los casos en que los daños sean causados a LAP. La póliza deberá ser contratada hasta por el monto de US\$ 500,000.00 (quinientos mil y 00/100 Dólares Americanos), que cubra cualquier siniestro relacionado, directa o indirectamente, al uso o posesión del (de las) Área(s); así como la constancia de cancelación de la prima extendida por una compañía de seguros de clasificación no inferior a "A", de acuerdo a la calificación de riesgo vigente y a plena satisfacción de LAP. Dicha póliza deberá mantenerse vigente durante todo el plazo contractual, pudiendo LAP exigir al USUARIO INTERMEDIO que le acredite ello en cualquier momento.
- Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,500 por metro cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos (5) utilizados para la verificación del equipaje en nivel 2. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación.

Cláusula Décimo Séptima. - Penalidad por incumplimiento. -

17.1 En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Contrato, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 11.1 de la Cláusula Décimo Primera, éste deberá abonar a LAP el importe de US \$ 500,00 (Quinientos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), por cada evento de incumplimiento.

La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al USUARIO INTERMEDIO.

17.2 En el caso de incumplimientos que originen la resolución de pleno derecho del Mandato se procederá con la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Novena del presente Mandato como Penalidad, y sin perjuicio de la indemnización de cualquier daño ulterior.

Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo -pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Mandato).

17.3 La Penalidad referida en el numeral anterior se devengará una vez que LAP requiera, mediante una Comunicación escrita al USUARIO INTERMEDIO, el cumplimiento de la obligación respectiva y/o la resolución de pleno derecho del Mandato, y siempre que LAP requiera expresamente -en la misma Comunicación o en documento aparte- el pago de la referida Penalidad. Para el cobro de dicha Penalidad -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impaga- LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Décimo Cuarta del Mandato.

Cláusula Décimo Octava. - Resolución del Mandato. -

18.1 Sin perjuicio de las causales de resolución automática establecidas en otras cláusulas, LAP podrá resolver el Mandato de pleno derecho, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430° del Código Civil, cuando el USUARIO INTERMEDIO:

- a) No subsane el incumplimiento de alguna de sus obligaciones contenidas en el presente Mandato de Acceso, cumplidos los treinta (30) Días calendario de suspensión del acceso a que se refiere la Cláusula Décimo Primera.
- b) No cumpla con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- c) No cumpla con presentar y/o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento y/o las Pólizas de Seguro, dentro de los plazos establecidos en el presente Mandato, o no cumpla con el pago de la prima de seguro correspondiente.
- d) No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos mensualidades.
- e) Se acredite, de conformidad con la normativa vigente, por una autoridad administrativa o judicial, que el USUARIO INTERMEDIO ha incumplido con su obligación de Confidencialidad establecidas en la Cláusula Décimo Tercera.
- f) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPÍ o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.
- g) Dé información falsa, incompleta o inexacta a LAP o información que induzca a error a LAP en beneficio de este, aun cuando ésta sea detectada o determinada en fecha posterior.
- h) Haya sido suspendido, sea de manera temporal o definitiva, en el desarrollo de sus actividades realizadas, por una autoridad competente, tales como el MTC (o cualquiera de sus Direcciones Generales), SUNAT, INDECOPÍ, OSITRAN, ESSALUD, la Municipalidad Distrital o Provincial, autoridades administrativas y/o judiciales entre otras.
- i) Ceda temporal o definitivamente, los derechos y/o su posición en el presente Mandato o entregue, bajo cualquier forma, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.
- j) Observar en lo que corresponda las Leyes Aplicables al Mandato.

18.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en los supuestos estipulados en el acápite h) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Cuarta. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Décimo Cuarta, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

Asimismo, en el supuesto que LAP fuera sancionado por cualquier autoridad administrativa como consecuencia de cualquier incumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO que sea imputable a este último, sin perjuicio de los demás derechos reconocidos en el presente Mandato a favor de LAP, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsar a favor de LAP un monto equivalente a la suma en la que ésta hubiera podido incurrir como consecuencia de dicha sanción, siempre que el incumplimiento esté directamente relacionado con la Facilidad Esencial materia del Mandato.

Del mismo modo, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO fuera sancionado por cualquier autoridad administrativa como consecuencia de cualquier incumplimiento por parte de LAP que sea imputable a ésta última, LAP deberá reembolsar a favor del USUARIO INTERMEDIO un monto equivalente a la suma en la que éste hubiera podido incurrir como consecuencia de dicha sanción, siempre que el incumplimiento esté directamente relacionado con la Facilidad Esencial materia del Mandato.

18.3 El Mandato también podrá ser resuelto en los siguientes casos:

- a) Por mutuo acuerdo entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO, lo que necesariamente deberá constar por escrito.
- b) Por decisión del USUARIO INTERMEDIO informado mediante Comunicación remitida a LAP con una anticipación no menor de quince (15) Días Hábiles a la

fecha en la que desea dar por concluido el Mandato. Para que ello proceda, el USUARIO INTERMEDIO deberá encontrarse al día en el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas mediante el Mandato.

En estos supuestos no procederá la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento.

Cláusula Décimo Novena. - Terminación Anticipada. -

Las Partes acuerdan que LAP tendrá el derecho de dar por terminado anticipadamente el presente Mandato en forma unilateral, automática y extrajudicial, si se resuelve, caducase o, en general, terminase el Mandato de Concesión celebrado entre el Estado peruano y LAP.

En tal caso, para ejercer este derecho bastará con que LAP envíe al USUARIO INTERMEDIO una

Comunicación escrita en tal sentido, señalando la fecha a partir de la cual se producirá la terminación contractual.

Si la resolución del presente Mandato se produce como consecuencia de la resolución del Mandato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato.

Cláusula Vigésima. - Relación entre las Partes. -

20.1 Las Partes declaran que son personas jurídicas independientes. En tal sentido, el único vínculo existente entre ambas Partes es de naturaleza civil.

20.2 Las Partes acuerdan que la celebración del presente Mandato no atribuye a LAP la condición de empleador de la fuerza laboral de la que el USUARIO INTERMEDIO se valdrá para cumplir con las obligaciones que asume en virtud de este Mandato.

20.3 En tal sentido, las Partes expresamente declaran que LAP no ejercerá, legal o empíricamente, supervisión alguna del trabajo que realizarán aquellas personas empleadas por el USUARIO INTERMEDIO y que sean asignadas al cumplimiento de este Mandato. Así, en ninguna circunstancia LAP asumirá obligación laboral alguna que se desprenda o pueda desprenderse de este Mandato respecto de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO.

20.4 Cada Parte será la única responsable por las obligaciones que frente a sus trabajadores emerjan de las leyes laborales, convenios colectivos de trabajo, leyes previsionales y de seguridad social, enfermedades, accidentes de trabajo, etc., siendo esta enumeración únicamente enunciativa. En ese sentido, cada Parte asumirá de manera exclusiva la obligación de pagar todos los beneficios sociales, aportaciones, contribuciones, retenciones y demás importes que correspondan a los trabajadores que contrate para prestar los servicios objeto del presente Mandato.

20.5 Cada una de las Partes asume total responsabilidad frente a la otra y cualquier tercero por los hechos y omisiones de sus empleados y dependientes, actuales o futuros.

20.6 Así, cada Parte se compromete a velar porque sus trabajadores cumplan con un código de ética y conducta al realizar las labores encomendadas dentro del Aeropuerto, así como fuera del mismo, de manera que no se afecte la imagen comercial de las Partes. En caso la conducta de uno o más trabajadores derivara en reclamos multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador.

Del mismo modo, en caso la conducta de uno o más trabajadores de LAP derivara en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte del USUARIO INTERMEDIO deberá asumir los costos que tal afectación genere.

- 20.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.
- 20.8 En caso un Juzgado o una Sala Laboral determinara que existe vinculación laboral o de cualquier otra índole entre LAP y los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO, y obligara a LAP al pago de alguna suma a favor de un trabajador del USUARIO INTERMEDIO, éste se compromete a reintegrar plenamente a LAP la suma de lo pagado en virtud de la decisión jurisdiccional firme (incluyendo lo pagado e intereses) y las costas y costos del proceso dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de producido el pago por parte de LAP.
- 20.9 En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO asumirá íntegramente todos los gastos, intereses, multas, deudas, costos, tasas, honorarios profesionales de los abogados, etc., en las que tenga o hubiera tenido que incurrir LAP por cualquier reclamación o demanda de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO en contra de LAP.

Cláusula Vigésima Primera. - Modificación del Mandato. -

En los casos que las Partes acuerden modificar el presente Mandato de Acceso, LAP deberá remitir a OSITRAN dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes de haber llegado al acuerdo, el proyecto de modificación respectivo, adjuntando la información mencionada en el artículo 72° del REMA.

Cláusula Vigésimo Segunda. - Modificación de la Infraestructura por parte de LAP. -

LAP informará a OSITRAN y al USUARIO INTERMEDIO los cambios que vaya a introducir en la infraestructura, en caso de que dichos cambios afecten el acceso a la Facilidad Esencial, aplicando para tal fin el procedimiento previsto en el artículo 22° del REMA.

Cláusula Vigésimo Tercera. - Adecuación de Cargos de Acceso y/o Condiciones Económicas por Negociación con otros USUARIOS INTERMEDIOS. -

En el caso que, durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro USUARIO INTERMEDIO, otorgando un cargo de acceso y/o condiciones económicas más favorables que las establecidas en el presente Mandato, éstas deberán extenderse al presente Mandato.

Cláusula Vigésimo Cuarta. - Jurisdicción Aplicable. -

- 24.1 En caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo con relación a la interpretación y/o ejecución del Mandato de Acceso, dicha diferencia será sometida al procedimiento de solución de controversias conforme lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.
- 24.2 En el caso que cualquiera de las Partes no se encuentre conforme con lo dispuesto por el Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN, la acción contencioso administrativa correspondiente, se iniciará ante los Jueces y Tribunales de Lima.

Cláusula Vigésimo Quinta. - Aplicación supletoria. -

Las Partes acuerdan que en todo lo que no haya sido regulado en el presente Mandato se aplicará en forma supletoria las normas contenidas en el artículo 1666° y siguientes del Código Civil, así como las disposiciones establecidas en el REMA.

Cláusula Vigésimo Sexta. - Comunicaciones y Domicilios. -

- 26.1 Todas las Comunicaciones que deban cursarse las Partes deberán ser dirigidas a los representantes y domicilios señalados en la presente Cláusula para que tengan eficacia entre ellas.
- 26.2 Las Partes se obligan a comunicar cualquier cambio en sus representantes y/o, domicilios en el plazo de cinco (5) Días de producido. No obstante, las Partes realizarán su mejor esfuerzo para comunicar dicho cambio de domicilio antes de la fecha señalada. En tanto los cambios no sean comunicados conforme a esta cláusula, las Comunicaciones y/o, notificaciones realizadas a los anteriores representantes y/o, domicilios se tendrán por válidamente realizadas.
- 26.3 Las Comunicaciones podrán efectuarse por cualquier medio escrito que permita la fehaciente verificación de su recepción por parte del destinatario, como por ejemplo mediante cartas, facsímiles y correos electrónicos. Las Comunicaciones producen plenos efectos desde la fecha en que consta su recepción por la Parte destinataria.
- 26.4 Los representantes, lugares y, o, medios a través de los que las Comunicaciones que se dirijan las Partes surtirán efectos en virtud de este Mandato son los siguientes:
Por LAP:
Atención: LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.- LAP
Dirección: Edificio Central, Piso 9, del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" sito en Av. Elmer Faucett S/N Callao.
Contacto: Gerencia Central Comercial
- Por el USUARIO INTERMEDIO:
Atención: _____
Dirección: _____
Representante: _____
Email: _____

Cabe señalar, que el USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP mediante una carta simple cualquier cambio de representante dentro de los cinco (5) Días de producido el mismo.

- 26.5 Las Comunicaciones orales no constituyen prueba de cumplimiento de ninguna de las obligaciones que las Partes acuerdan en virtud de este Mandato. Por lo tanto, si bien la Comunicación oral es alentada para la coordinación del cumplimiento de todas las obligaciones bajo este Mandato, las Partes acuerdan que para que las Comunicaciones orales sean prueba del cumplimiento de cualquier obligación acordada en este Mandato es preciso que sean respaldadas con Comunicaciones escritas, en los términos que se acuerdan en la presente Cláusula del Mandato.
- 26.6 Para todo lo relativo al presente Mandato, sólo se considerarán como válidas aquellas comunicaciones contractuales, ya sean notariales o no, que sean efectuadas por escrito que hayan sido debidamente entregadas en los domicilios de las Partes.
- 26.7 A este efecto, y para todas las comunicaciones contractuales, arbitrales o judiciales a que hubiera lugar, se considerarán como domicilios de las Partes aquellos consignados en la introducción del presente documento. Ninguna de las Partes podrá oponer a su contraparte la variación de su respectivo domicilio, si es que previamente en un plazo no menor de cinco (5) Días, no se le ha notificado a quien se le quiere oponer la variación de domicilio, de modo claro y verdadero, la ubicación de su nuevo domicilio.

Cláusula Vigésimo Séptima. - Declaración de las Partes. -

Las Partes declaran aceptar y someterse a cualquier ajuste, actualización y/o cualquier modificación a los términos del presente Mandato que LAP se viera obligada a realizar por mandato de OSITRAN en el marco del REMA y de las demás leyes aplicables.

Cláusula Vigésimo Octava. - De la no exclusividad. -

Las Partes dejan claramente establecido que no existe un derecho de exclusividad a favor del USUARIO INTERMEDIO en el Acceso a la Facilidad Esencial en el Aeropuerto.

Cláusula Vigésimo Novena. - Anexos. -

Forman parte integrante del presente Mandato, los Anexos detallados a continuación, cuyo contenido el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar en su totalidad:

- | | |
|------------|---|
| Anexo N° 1 | Vigencia de poderes del (de los) representante(s) legal(es) del USUARIO INTERMEDIO que suscribe(n) el presente Mandato. |
| Anexo N° 2 | Garantía de Fiel Cumplimiento. |
| Anexo N° 3 | Clausula Anticorrupción y Anti- Lavado de Activos. |
| Anexo N° 4 | Equipos e instalaciones que conforman el Sistema HBS. |

Suscrito en señal de conformidad en dos versiones originales de igual valor, uno para constancia de cada una de las Partes, el día _____ (_____) del mes de _____ de _____

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sr. Juan José Salmón

EI USUARIO INTERMEDIO
Sr/Sra. _____

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Sr. Norbert Onkelbach

BL