



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° 0040-2022-CD-OSITRAN



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2022
18:22:13 -0500

Lima, 23 de setiembre de 2022

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en ejercicio de su función normativa el Ositrán tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de su competencia, entre otros, normas de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el artículo 11 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN, establece que el Ositrán 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; así, de conformidad con los artículos 43 y 44 de dicho cuerpo normativo, el Consejo Directivo del Ositrán podrá emitir Mandatos de Acceso a solicitud del Usuario Intermedio; determinando, a falta de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN de fecha 20 de febrero de 2017, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) en favor de diversas aerolíneas con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC); cuyo plazo de vigencia fue establecido en tres (03) años, contemplando la posibilidad de su renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre que, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la suscripción de un nuevo Contrato de Acceso;

Que, mediante comunicaciones recibidas el 5 y 7 de abril y el 3 de junio de 2022, Aeroméxico S.A, Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, y Copa Airlines Suc Perú (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron solicitudes de mandato de acceso para acceder a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento (oficinas, talleres y almacenes) en el AIJC para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC, dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión del mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN;

Que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN de fecha 06 de julio de 2022 se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante Oficios N° 06441-2022-GSF-OSITRAN, N° 06443-2022-GSF-OSITRAN, N° 06440-2022-GSF-OSITRAN, N° 06444-2022-GSF-OSITRAN y N° 06445-2022-GSF-OSITRAN y, notificados el 11 y 12 de julio de 2022;

Que, luego de recibidos y evaluados los comentarios de las partes, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2022 16:35:18 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2022 16:13:18 -0500

Visado por: TORRES SANCHEZ
Marta Tussy FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2022 13:02:11 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2022 12:39:27 -0500

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN que tiene por objeto proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN, razón por la cual los constituye como partes integrantes de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y sobre la base de las funciones previstas en el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en el artículo 11 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y en los incisos 2 y 8 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 776-2022-CD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Aeroméxico S.A, Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, y Copa Airlines Suc Perú, para la utilización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (almacén, oficina y talleres de mantenimiento); estableciendo las condiciones y cargos de acceso que se señalan en el Anexo N° 1, el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN, a Lima Airport Partners S.R.L. y a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso dictado.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución estará vigente desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano hasta el 31 de diciembre de 2024, encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público. Dicho período podrá extenderse hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previa aprobación del Ositrán.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00109-2022-IC-OSITRAN y el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.ositran.gob.pe).

Artículo 5.- Disponer que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo

NT : 2022098238

Página 2 de 2

ANEXO I
MANDATO DE ACCESO N° _____

**MANDATO DE ACCESO PARA EL USO DE FACILIDADES ESENCIALES
ARRENDAMIENTO DE ÁREAS Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESENCIAL DE
MANTENIMIENTO DE AERONAVES EN HANGARES Y OTRAS ÁREAS PARA
AEROLINEAS – (AUTOSERVICIO) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE
CHÁVEZ”**

Conste por el presente documento, el **Mandato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Autoservicio) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”**, en adelante, “el Mandato”, que celebran de una parte:

(i) **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, la que en adelante se denominará “LAP” con Registro Único del Contribuyente N°20501577252 y domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” sito en Av. Elmer Faucett S/N, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N°11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao; quien interviene en el presente Mandato debidamente representada por sus Apoderadas, la señora Marieta Paola Loayza Arana, identificada con D.N.I. N° 25839498, y la señora Begoña Maite Lizarzaburu Petrozzi, identificada con D.N.I. N° 42259085, según poder que obra inscrito en la referida Partida; y, de la otra parte;

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 19:39:02 -0500

(ii) _____, la que en adelante se denominará el “**USUARIO INTERMEDIO**”, con Registro Único del Contribuyente N° _____ y domicilio en Av _____, inscrita en la Partida Electrónica N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de Lima debidamente representado por sus Apoderados, _____, identificado con _____, de conformidad con los poderes que corren inscritos en la mencionada Partida y cuyos certificados de vigencia forman parte del presente Mandato como Anexo N° 1.

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 19:38:19 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 16:03:09 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 15:19:26 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 15:09:45 -0500

Visado por: SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 16/09/2022 08:29:31 -0500

El presente Mandato de Acceso se establece en los términos y condiciones siguientes:

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 16/09/2022 00:44:58 -0500

Cláusula Primera. - Antecedentes. -

1.1. LAP es una sociedad comercial de responsabilidad limitada, constituida bajo las leyes del Perú. Es la 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

Visado por: TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR 15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 21:54:37 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 21:52:07 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 21:11:44 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 20:22:33 -0500

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, 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- todas sus Licencias, autorizaciones y permisos para desarrollar las operaciones de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto, en especial –pero sin limitarse a- la respectiva certificación emitida por la DGAC.

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 las cláusulas del presente Mandato, salvo indicación expresa en sentido contrario. Los Anexos del presente Mandato forman parte integrante del mismo.

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

Accidente	Es cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las Actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.
Actividades	Son las actividades que podrá realizar el USUARIO INTERMEDIO como parte del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Autoservicio).
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.

Almacenes	Espacios en el Aeropuerto utilizados para depositar materiales necesarios para realizar el mantenimiento preventivo a las aeronaves (Autoservicio) descrito en la Cláusula Tercera.
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 Cuarta.
Área(s) de Mantenimiento	Son el(los) espacio(s) utilizado (s) como Almacenes y/u Oficinas de Mantenimiento y/o Talleres de Apoyo de acuerdo con las definiciones con contenidas en esta cláusula, excluyendo las áreas de loza y/o terreno eriazo, la (s) misma (s) cuya ubicación y características se detallan en el Anexo N° 5 y 6 del presente Mandato.
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 monetaria que, de acuerdo con lo previsto en la Cláusula Quinta, el USUARIO INTERMEDIO está obligado a pagar a LAP por la utilización de la(s) Facilidad(es) Esencial(es).

Comunicación	Es toda aquella expresión lingüística que dirija una Parte a otra en los términos y condiciones previstos en la Cláusula Trigésimo 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 de este ha sido notificada de conformidad con la Cláusula Trigésimo Sexta, o (ii) cuando dicha Parte declara haber tomado conocimiento de dicho hecho o evento.
Mandato	Es el presente Mandato y todos sus Anexos.
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.
Facilidad(es) Esencial(es)	Es la instalación o infraestructura indispensable y/o necesaria para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves por parte del USUARIO INTERMEDIO, que para efectos del presente Mandato consistirá en las Áreas a ser entregadas por LAP y que serán utilizadas como Área (s) de Mantenimiento.
Garantía de Fiel Cumplimiento	Carta fianza irrevocable que el USUARIO INTERMEDIO entregará a LAP para garantizar el

cumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Mandato conforme a lo previsto en la Cláusula Vigésima y que forma parte del presente Mandato como Anexo N° 2.

Incidente aeroportuario

Es todo hecho en el que:
a) Se hayan producido:
(i) Lesiones o daños para la salud de las personas,
(ii) Daños a los equipos, instalaciones o a bienes materiales,
(iii) Efectos negativos para el medio ambiente.
b) o bien ha evidenciado la existencia de un riesgo o de un peligro debido a:
(i) Interrupción del funcionamiento, fallos o defectos en equipos o instalaciones,
(ii) Deficiencias o incumplimientos de un procedimiento o,
(iii) Determinados comportamientos, hábitos o actitudes, que pueden dar lugar a la aparición de un accidente.
c) o bien ha provocado la interrupción total o parcial de las operaciones en curso.

*Incluye accidentes de trabajo e incidente.

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)

Es (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 y en general su operación en el Aeropuerto. Como parte de las Licencias se incluye -sin limitarse - a la certificación y al permiso de operación emitidos por la DGAC o documentos equivalentes otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO necesarios para el desarrollo de sus operaciones, las mismas que éste deberá obtener y mantener vigente en todo momento.

Mejoras	Son todos los bienes muebles e inmuebles que resulten de las modificaciones y/o reparaciones y/o que sean resultados de las inversiones que el USUARIO INTERMEDIO realizará a su costo y riesgo, en la(s) Área(s) de acuerdo con lo que se establece en la Cláusula Décimo Sexta del Mandato.
Mejoras Estructurales	Son las Mejoras a los servicios de energía eléctrica, luz, agua, desagüe, servicio telefónico, data, climatización de ambiente (aire acondicionado), detección y extinción de incendios y otros servicios básicos que puedan ser implementados en el (las) Área(s).
MTC	Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la república del Perú.
Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP	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, medio ambiente (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. 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 esta definición, 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, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se esta definición.

Oficinas de Mantenimiento

Espacios en el Aeropuerto utilizados para realizar las gestiones necesarias para brindar mantenimiento preventivo a las aeronaves descrito en la Cláusula Tercera.

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 INTERMEDIO.

Penalidades

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

Plataforma

Es el área definida en el Aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo, carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Pólizas

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

Puesto de Estacionamiento de Aeronaves (PEA)

Es el lugar físico destinado en una plataforma para el estacionamiento durante la atención a una aeronave donde puede embarcar y/o desembarcar pasajeros, carga, correo, entre otros. Está conformada por puestos de contacto y puestos remotos. Es el espacio en el que el USUARIO INTERMEDIO se brindará el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo (Autoservicio).

RAP

Son las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

REA LAP

Es el Reglamento de Acceso a la Infraestructura del Aeropuerto Jorge Chávez”, aprobado por el 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, y sus modificatorias.

Servicio Esencial

Es el servicio esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en áreas detallado en el Anexo N° 02 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias, referido específicamente a las Actividades que desarrollara el Usuario Intermedio en las Áreas a ser utilizadas como Área(s) de Mantenimiento, actividades que se encuentran especificadas en la Cláusula Tercera del presente Mandato

Talleres de Apoyo

Espacios en el Aeropuerto utilizados para el desarrollo de trabajos simples o menores, en partes estándares pequeñas, necesarias para brindar el Mantenimiento Preventivo (Autoservicio) a las aeronaves descrito en la Cláusula Tercera.

Cláusula Tercera. - Objeto del Mandato. -

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

La finalidad de este Mandato es ceder en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, el (las) Área (s) calificada(s) como Facilidad (es) Esencial (es) de acuerdo con el REMA, a fin de que la(s) misma(s) sea(n) destinada(s) al Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, y en consecuencia establecer los términos, condiciones y cargo (s) aplicable (s) a estas.

Asimismo, este Mandato tiene por finalidad establecer los términos y condiciones aplicables a la Prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Autoservicio) que el USUARIO INTERMEDIO se prestará en los Puestos de Estacionamiento de la Plataforma del Aeropuerto.

Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia del Mandato. -

El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano hasta el 31 de diciembre de 2024.

Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Mandato”

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

5.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente, por metro cuadrado, en calidad de Cargo de Acceso y por la puesta en disposición del Área la suma siguiente:

- Almacén: _____ US\$ 7.17 _____ por m2
- Oficinas: _____ US\$ 11.95 _____ por m2
- Talleres: _____ US\$ 7.49 _____ por m2

5.2 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).

5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) Días calendario siguientes de recibida la factura por parte del Usuario Intermedio.

El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador.

Están excluidos del Cargo de Acceso el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de cualquier servicio que pueda requerir el USUARIO INTERMEDIO.

5.4 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 o transferencia 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 AIPORT 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.

5.5 LAP comunicará por escrito al USUARIO INTERMEDIO cualquier cambio vinculado con la cuenta LAP. El USUARIO INTERMEDIO, se obliga a efectuarlos 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.

5.6 Las Partes acuerdan que LAP tendrá la facultad de diseñar e implementar procedimientos alternativos de pago de los cargos de acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en ejecución de este Mandato, los que se encontrarán conforme con las Leyes Aplicables. LAP deberá comunicar los nuevos procedimientos de pago con una antelación no menor a quince (15) Días Calendario al mes en que disponga que entren en vigencia. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir con los procedimientos de pago que LAP implemente dentro de los estándares

aplicables a la industria de medios de pago en el Perú.

- 5.7 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.
- 5.8 El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que el OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.

Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. -

6.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el (las) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente Mandato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato. Del mismo modo, declara conocer las características del (de las) Área(s) de Mantenimiento del presente Mandato y que serán establecidas en los Anexos N° 4 y 5 que forman parte de este y que serán insertados por las Partes.

6.2 El USUARIO INTERMEDIO podrá solicitar a LAP el cambio del (de las) Área (s) asignadas en ejecución del presente Mandato y LAP podrá acceder a dicha solicitud en la medida que cuente con la infraestructura correspondiente. Dicho cambio se producirá en los términos, condiciones y plazos que LAP le comunique.

Esta modificación se hará bajo cuenta, costo y riesgo del USUARIO INTERMEDIO, debiendo dejar de inmediato el (las) Área (s) las Áreas entregada(s).

6.3 El USUARIO INTERMEDIO estará obligado a conservar y devolver el (las) Área(s) en el mismo buen estado en que la(s) recibe, tal como consta en el Acta de Entrega y en la Memoria Descriptiva respectiva, salvo el desgaste propio del uso, siendo de su exclusivo costo y responsabilidad su buen mantenimiento, así como la reparación de cualquier daño y/o desperfecto que un uso descuidado o, de ser el caso, negligente de la(s) misma(s) pudiera afectar dicho estado.

6.4 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de treinta (30) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Mandato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes

En este supuesto, además, el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Segunda.

6.5 El incumplimiento a que se refiere el numeral anterior no podrá ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.

Cláusula Séptima. -Reubicación del (de las) Área(s). -

- 7.1 El USUARIO INTERMEDIO deja expresa constancia de su aceptación anticipada a que la ubicación del(las) Área(s) a serle asignada(s) en virtud del presente Mandato, sea modificada y le sea reasignada una nueva ubicación dentro del Aeropuerto, siempre que dicha reubicación se deba a las siguientes causales:
- a) La ejecución del Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto, debidamente aprobado por el OSITRAN y por la DGAC.
 - b) Motivos técnicos, operacionales o de seguridad debidamente acreditados por LAP ante el OSITRAN.
- 7.2 Para tal efecto, LAP deberá notificar al USUARIO INTERMEDIO de la reubicación, en el plazo y cumpliendo el procedimiento a que se refiere el artículo 22 del REMA.
- 7.3 En cualquier caso, el (las) Área(s) deberá(n) contar con similares y/o equivalentes características a las acordadas en el presente Mandato (salvo en cuanto a la ubicación misma), a fin de evitar en lo posible la interrupción de las operaciones del USUARIO INTERMEDIO.
- 7.4 En el supuesto de reubicación, el USUARIO INTERMEDIO deberá desocupar el (las) Áreas que LAP señale, dentro del plazo máximo de treinta (30) Días Hábiles de recibida la notificación de LAP a la que se refiere el numeral 7.2 de la Cláusula Séptima del presente Mandato. Esta reubicación se hará bajo costo de LAP-
- 7.5 Si en el plazo referido en el párrafo anterior, el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con desocupar por completo el (las) Área(s), el USUARIO INTERMEDIO autoriza a LAP el ejercicio de las facultades establecidas en el numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta (Disposición del Área).
- 7.6 Los incumplimientos a que se refiere la presente cláusula no podrán ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.

Cláusula Octava. - Inspecciones y Verificaciones. -

- 8.1 El USUARIO INTERMEDIO faculta a LAP a realizar visitas e inspecciones periódicas al (a las) Área(s) durante el plazo de vigencia del Mandato, las cuales podrán consistir entre otros, por aspectos de los propios del objeto del presente Mandato, operativos, de seguridad, orden, limpieza, mantenimiento y cuidado de infraestructura, sobre aspectos eléctricos, usos y otros que LAP estime pertinente. Tales visitas podrán ser notificadas previamente -a criterio de LAP- al USUARIO INTERMEDIO en un plazo mínimo de tres (3) Días Hábiles. Si el USUARIO INTERMEDIO se niega injustificadamente -en opinión de LAP- a la realización de alguna visita o inspección, LAP podrá proceder de acuerdo con lo establecido en el literal b) de la Cláusula Vigésimo Sexta.
- 8.2 Si existiera alguna observación por parte de LAP, como resultado de las visitas e inspecciones a que se refiere el numeral anterior, el USUARIO INTERMEDIO deberá subsanarlas de acuerdo con el procedimiento establecido en la Cláusula Décimo Tercera. Asimismo, en caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar las observaciones respectivas conforme a lo antes señalado, será de aplicación el procedimiento establecido en dicha Cláusula.

Cláusula Novena. - Gastos y tributos. -

- 9.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a asumir el pago oportuno de cualquier contribución y/o arbitrio municipal, impuesto, carga y, en general, todo tributo creado o por crearse, que se derive de la ejecución del presente Mandato, y que afecte directa o indirectamente el uso o posesión del (de las) Área(s).

En tales supuestos, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar vía correo electrónico los recibos debidamente cancelados al siguiente correo electrónico de LAP: lapcobranzas@lima-airport.com, dentro de los diez (10) Días calendarios posteriores a su cancelación. No obstante, en el supuesto en que LAP efectuara dichos pagos directamente ante las entidades respectivas, los mismos deberán ser reembolsados por el USUARIO INTERMEDIO dentro del plazo máximo de siete (07) Días Calendario de notificado el requerimiento. Para la presentación de la acreditación del pago tendrán 10 días calendario.

- 9.2 A estos efectos, queda expresamente establecido que el USUARIO INTERMEDIO tiene la obligación de solicitar a la autoridad municipal competente, dentro de un plazo máximo de cinco (5) Días calendario de resuelto o terminado el presente Mandato por cualquier causa, la cancelación de su Licencia Municipal de Funcionamiento. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con lo anterior por causa imputable a ella, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, ello será causal de ejecución de la garantía estipulada en la Cláusula Vigésima del presente Mandato.

Cláusula Décima- Responsabilidad. -

- 10.1 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 / equipo / maquinaria y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el(las) Área(s) asignada(s) y/o en el Aeropuerto, como consecuencia directa del desarrollo de las Actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto y -en general- por el uso y aprovechamiento del (de las) Área(s) asignada(s). Para tal efecto, el 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 en los casos referidos en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.

- 10.2 Del mismo modo, LAP es responsable ante el USUARIO INTERMEDIO y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales en general que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales / equipo / maquinaria y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el (las) Área(s) asignadas en el Aeropuerto, sobre los bienes del USUARIO INTERMEDIO ubicados en dichas Áreas, como consecuencia directa del desarrollo de sus actividades, obligándose expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización que pudieran derivarse según lo indicado, salvo las situaciones en las que en este Mandato se exceptúa expresamente a LAP, de dicha responsabilidad.

- 10.3 Sin perjuicio de lo expuesto en el numeral anterior, ambas Partes quedan liberadas 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 las obligaciones de cada una de las Partes o determine su cumplimiento parcial, tardío y/o defectuoso.
- 10.4 Asimismo, ambas Partes quedan liberadas y exoneradas recíprocamente 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 Peruanas 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).

Cláusula Décimo Primera. - Solicitud de autorizaciones. -

- 11.1 El USUARIO INTERMEDIO deberá gestionar ante LAP, previamente a su utilización la autorización respectiva, mediante una Comunicación, para el uso de (i) medios de comunicación inalámbrica y (ii) carriers telefónicos en el Aeropuerto, debiendo cumplir con los requisitos técnicos y otros pertinentes que LAP pudiera requerirle al efecto. La autorización sólo podrá considerarse concedida cuando LAP así lo exprese por escrito mediante una Comunicación, debiendo LAP comunicar al USUARIO INTERMEDIO el plazo en que será exigible dicha variación. Una vez, obtenida dicha autorización, el USUARIO INTERMEDIO será responsable de gestionar las licencias correspondientes ante el MTC, CORPAC y las entidades competentes, requeridas para colocar equipos, sistemas inalámbricos y antenas dentro del Aeropuerto.
- 11.2 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 en las Áreas 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 en el párrafo siguiente.

El USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las Actividades a desarrollarse en las Áreas asignadas, salvo expresa y previa autorización por parte de LAP.

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) se ubicará sólo en las Áreas del Aeropuerto para las que fue

autorizado y que 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) dentro de la zona de seguridad restringida 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, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésimo Segunda del presente Mandato por cada incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-

Sin perjuicio de las demás obligaciones a cuyo pleno cumplimiento se compromete en virtud de este Mandato el USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a lo siguiente:

Respecto del (las) Área(s):

- 12.1 Usar y cuidar diligentemente el (las) Área(s) entregada(s) y emplearlas exclusivamente para las Actividades indicadas en la Cláusula Tercera del Mandato.
- 12.2 Sujetarse estrictamente a lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP y, en general, a todo aquello que le resulte de aplicación según lo indique LAP, respecto a garantizar la seguridad integral del Aeropuerto, el cumplimiento del Programa de Seguridad del Aeropuerto y el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, así como de las directivas y disposiciones que dicte LAP. De igual manera, sujetarse a las disposiciones en materia de ingreso y circulación de personas y condiciones de ingreso a las zonas, instalaciones, áreas y servicios del Aeropuerto, con especial énfasis en las zonas restringidas del Aeropuerto. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá ser notificado mediante correo electrónico por LAP sobre cualquier aprobación, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones antes mencionadas y/o su publicación a través de la web de LAP (www.lima-airport.com) siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO, realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere el presente numeral.

- 12.3 Dar mantenimiento al (a las) Área(s) entregada(s), especificada(s) en el Acta de Entrega, lo que incluye la limpieza de la (s) misma (s), para ello deberá tenerse en cuenta lo indicado en el numeral siguiente.
- 12.4 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso.”
- 12.5 Permitir la realización de visitas e inspecciones periódicas en el (las) Área(s) entregada(s) por todo el tiempo que el USUARIO INTERMEDIO mantenga la posesión de estas, así como implementar las instrucciones efectuadas por LAP como consecuencia de éstas, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Octava. Para este último caso, las Partes acuerdan que no se considerará como justificación razonable, la discrepancia del USUARIO INTERMEDIO respecto del resultado de la inspección presentado por LAP y demás aspectos relacionados con las inspecciones y/o instrucciones respectivas.
- 12.6 Implementar y ejecutar todas las habilitaciones y/o Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO -dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.
- 12.7 Dar aviso inmediato a LAP en caso se tome Conocimiento Efectivo de cualquier usurpación, perturbación y/o imposición de servidumbre que se realice o intente contra el (las) Área(s); así como de cualquier deterioro o desperfecto que se produjese en la(s) misma(s) y que deba ser reparado.
- 12.8 Contar con la previa autorización (expresa y por escrito) de LAP - debiendo cumplir para tales efectos los lineamientos del Manual Humo y/o instrucciones que establezca LAP - para instalar un nuevo aviso y/o letrero externo al (a las) Área(s) entregada(s), o para reemplazar los existentes, sean éstos de cualquier naturaleza y destinados a cualquier finalidad.
- 12.9 No ceder temporal o definitivamente el presente Mandato o entregar, ceder y/o permitir el uso por terceros del (de las) Área(s) asignada(s), bajo ninguna forma o modalidad, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.
- 12.10 Implementar programas de limpieza del Área a fin de evitar acumulación de residuos y proliferación de vectores infecciosos.

Respecto del Personal del USUARIO INTERMEDIO:

- 12.11 Contar con una persona de contacto con quien LAP se pueda comunicar para la

toma de decisiones en representación del USUARIO INTERMEDIO, vía telefónica o por correo electrónico, 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.

- 12.12 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a informar a LAP tan pronto como tome Conocimiento Efectivo de una emergencia que ponga en riesgo la vida de cualquiera de sus trabajadores, funcionarios, directivos, personal en general destacado en el Aeropuerto y clientes que puedan hacer uso de la(s) Área(s).
- 12.13 En caso de producirse algún Incidente aeroportuario el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al CCO-LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho y, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrados. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros). Si el Incidente aeroportuario hubiese sido causado por algún equipo, el USUARIO INTERMEDIO no estará facultada para operar dicho equipo hasta que LAP, a través de sus supervisores de plataforma determine su estado, asimismo si la situación lo amerita, está facultado a exigir una certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que dicho equipo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación de su Actividad, salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente aeroportuario involucre daños ocasionados a la infraestructura, equipos o sistemas del Aeropuerto que generen retrasos o paralización de las operaciones aeroportuarias o algún Operador, LAP podrá aplicar la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, siempre y cuando el incidente aeroportuario se haya producido por causa imputable al USUARIO INTERMEDIO. Dicha Penalidad se aplica, sin perjuicio de que el USUARIO INTERMEDIO asuma los gastos relacionados a la reparación de los daños producidos. El USUARIO INTERMEDIO asumirá el íntegro de los costos de reparación cuando los daños se hubieran generado por causa imputable a esta y ello haya sido verificado tras realizar la investigación correspondiente, a fin de evitar que se responsabilice al USUARIO INTERMEDIO por hechos fuera de su ámbito de control.
- 12.14 Disponer el cambio de cualquier miembro de su personal dentro de las veinticuatro horas siguientes de haber recibido una Comunicación a través de la que LAP manifieste la necesidad de reemplazar a dicho personal por causa debidamente justificada.
- 12.15 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".

Respecto de los pagos:

- 12.16 Cumplir con el oportuno pago del Cargo de Acceso a que se refiere la Cláusula Quinta del presente Mandato, dentro de los plazos señalados para tales efectos, así como cualquier obligación de pago según los términos del presente Mandato.
- 12.17 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, según corresponda, las sumas que

se devenguen por los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado, y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se le suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO y/o de las Áreas de acuerdo con las tarifas establecidas por LAP, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. Ninguna de estas sumas forma parte del Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.

- 12.18 El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente (y/o el impuesto que los grava); o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso.

Para ello, deberá haber cursado una comunicación al ARRENDATARIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo cinco (05) Días Hábiles de anticipación y dando aviso del corte futuro del servicio. La facultad descrita en el presente párrafo es sin perjuicio del derecho de LAP de aplicar las penalidades y/o intereses respectivos y de optar por la resolución del Mandato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP.

Las Partes dejan expresa constancia que lo pactado en el presente párrafo configura acuerdo suficiente y consentimiento válido para efectuar - respecto del USUARIO INTERMEDIO - dicho corte parcial o total de bien(es) jurídico(s) disponible(s); y, que dicha facultad de LAP subsistirá inclusive al vencimiento o terminación por cualquier causa del presente Mandato, y hasta treinta (30) días después de que se acredite fehacientemente que el USUARIO INTERMEDIO – y/o cualquier tercero a quien éste hubiera cedido, total o parcialmente, Áreas o espacios asignados por LAP bajo el presente Mandato –cumplió con desocupar por completo y poner a inmediata disposición de LAP cualesquiera Áreas o espacios que hubiera estado ocupando y que correspondan disponer o administrar a LAP.

Respecto de la gestión y obtención de Licencias:

- 12.19 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 Peruanas. En ningún caso el permiso de operación y/o permiso de vuelo podrá permanecer suspendido por más de tres (3) meses.

Respecto de la presentación de documentos y/o información:

- 12.20 Cumplir con presentar y/o renovar y/o mantener vigente(s) la Garantía de Fiel Cumplimiento y las pólizas de seguro, 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, así como cumplir con el pago de las primas de seguro correspondiente.
- 12.21 Cumplir con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada, dentro del plazo establecido en la Cláusula Vigésima, en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- 12.22 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato.

Respecto al desarrollo de sus Actividades:

- 12.23 Cumplir con los requisitos contenidos en el REA LAP para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves, especialmente con lo dispuesto en el Anexo N° 1 del mismo, teniendo en consideración además lo dispuesto en sus Disposiciones Finales.
- 12.24 Adecuar sus Actividades a los criterios de orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria que LAP comunique. Como parte de esta obligación, el USUARIO INTERMEDIO deberá contratar los sistemas y servicios de comunicación definidos y establecidos por LAP que garantizan el orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a contratar los sistemas y servicios de comunicación de los operadores autorizados por LAP a proveer dichos servicios en el Aeropuerto, entre los que se encuentran, sin que la indicación que sigue tenga carácter taxativo sino únicamente enumerativo, los servicios telefónicos, de comunicación por cable, servicios de acceso a internet y servicios de comunicación para transmisión de datos punto a punto. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a solicitar, obtener y mantener vigentes en todo momento las autorizaciones que correspondan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, CORPAC y LAP para colocar equipos, sistemas inalámbricos y antenas dentro del Aeropuerto, en forma previa a dicha colocación.
- 12.25 Para la prestación del Servicio Esencial, el USUARIO INTERMEDIO deberá utilizar estrictamente el PEA asignado a la aeronave a la que le esté prestando el Autoservicio. Asimismo, luego de la atención su aeronave deberá retirar sus vehículos y/o equipos de manera inmediata fuera de la Plataforma y del Aeropuerto. Cabe señalar que no está permitido el estacionamiento y/o pernocte de los mismos.

- 12.26 No utilizar infraestructura que no haya sido asignada al Usuario Intermedio, así como cumplir con las restricciones de uso de áreas no autorizadas por LAP por el presente Mandato, salvo que cuente con un título que le otorgue el derecho de usar dicha infraestructura.
- 12.27 Efectuar las coordinaciones oportunas con el Centro de Control Aeroportuario (CCA) de LAP, para cada una de las operaciones realizadas dentro de la Plataforma del Aeropuerto, las que deberán ser autorizadas previamente a su ejecución por parte de LAP.
- 12.28 En caso de producirse derrame de combustible, lubricantes u otras sustancias ocasionados directamente por el USUARIO INTERMEDIO y/o indirectamente por terceros contratados o que actúan por encargo de éste en la prestación del Autoservicio, el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al CCO-LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o Equipos involucrados, y (iv) presentar a LAP, dentro de los quince (15) Días Hábiles, un informe final sobre el suceso, que detalle las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del derrame, así como las acciones futuras a realizar para la prevención de futuros derrames. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros), para estos efectos, LAP o la empresa que ésta designe en su momento, se encargará de determinar los costos de reparación y/o descontaminación y/o indemnización que pudieran derivarse. En el caso de que el derrame haya sido causado por un Equipo/vehículo perteneciente al USUARIO INTERMEDIO, éste no estará facultado para operar dicho equipo hasta que haya presentado a LAP la certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que el mismo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación del Servicio. En el caso de que el derrame haya sido causado por maquinarias operadas por terceros contratados por el USUARIO INTERMEDIO, éstas deberán ser retiradas del Aeropuerto y sólo podrán ingresar nuevamente hasta que el USUARIO INTERMEDIO haya presentado a LAP la certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que el mismo se encuentra en óptimas condiciones.
Con relación a los equipos que se encuentren como material aeronáutico (que no puedan ser retirados por ese motivo), las empresas certificadoras pueden ingresar al aeropuerto y realizar la verificación en el sitio donde se encuentra el equipo.
- 12.29 Usar y cuidar diligentemente los PEAs donde realice el Autoservicio.

Respecto de otras obligaciones:

- 12.30 Utilizar obligatoriamente todos los métodos y procedimientos necesarios que se establezcan para evitar daños al medio ambiente, así como cumplir con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos en el Aeropuerto y en general cumplir con los requerimientos incluidos en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP.
- 12.31 Contratar a la empresa autorizada por LAP a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto y/o líquidos (recuperables, no recuperables, peligrosos y otros), así como los de sus proveedores y/o subcontratistas.

- 12.32 Asumir directa e indirectamente el costo de la reparación de todos los posibles daños que pudiera sufrir el personal a su cargo, así como los equipos y todo bien del USUARIO INTERMEDIO, durante la ejecución del presente Mandato ocasionados por Incidentes y/o Accidentes, atentados o cualquier otro, siempre y cuando sea atribuible al USUARIO INTERMEDIO.
- 12.33 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; por otros de iguales o similares características a satisfacción de LAP, en el plazo que éste señale.
- 12.34 En caso de renovación de la relación de acceso, cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al mismo dentro del plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibida la notificación de LAP. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.
- 12.35 Cumplir en lo que corresponda las Leyes Aplicables al Mandato.
- 12.36 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 lo dispuesto por el REA LAP.

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 Tercera.

Cláusula Décimo Tercera: Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. -

- 13.1 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 Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación. Excepcionalmente, LAP otorgará un plazo menor cuando determine razonablemente que por dicho incumplimiento existe el riesgo de afectar la seguridad y las operaciones en el AIJC. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.
- 13.2 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a subsanar las observaciones encontradas que realice el OSITRAN en sus inspecciones periódicas en las Áreas en los plazos que LAP indique, los cuales estarán alineados con los plazos indicados por el OSITRAN. El plazo otorgado por LAP al USUARIO INTERMEDIO, considerará el tiempo necesario requerido por LAP para atender el requerimiento correspondiente al regulador.
- 13.3 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar el incumplimiento detectado dentro del plazo establecido en el numeral 13.1 y 13.2, 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.

- 13.4 En ningún caso la suspensión del acceso a la infraestructura podrá ser mayor a treinta (30) Días calendario. Transcurrido dicho plazo, se procederá conforme lo establecido en la Cláusula Vigésimo Sexta.

Cláusula Décimo Cuarta. - Obligaciones generales de LAP. -

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

- a) Permitir la utilización del (de las) Área(s) de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el presente Mandato. Asimismo, LAP queda obligada a procurar la posesión pacífica de dicha(s) Área(s) a favor del USUARIO INTERMEDIO.
- b) Emitir y entregar al USUARIO INTERMEDIO cuando corresponda los comprobantes de pago en los que conste el cumplimiento del pago del Cargo de Acceso pactado en el presente 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) En aplicación del literal f) del artículo 8 del REMA, LAP está obligada a poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO, vía publicación en su página web, las "Normas de Operación y Mantenimiento de LAP". Para tal efecto, LAP junto con la publicación consignará la fecha a partir de la cual dichas normas serán de cumplimiento obligatorio para EL USUARIO INTERMEDIO, otorgando un plazo razonable para su adecuación.
- d) Otorgar al USUARIO INTERMEDIO las facilidades necesarias para el ingreso del personal, materiales y equipos que sean estrictamente necesarios para ejecutar las Actividades del USUARIO INTERMEDIO, establecidas en la Cláusula Tercera del Mandato, así como las Mejoras mencionadas en las Cláusula Décimo Sexta del presente Mandato.
- e) En el caso que, durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro USUARIO INTERMEDIO, en lo que se refiere a un Cargo de Acceso y/o condiciones económicas más favorables, éstas deberán aplicarse al presente Mandato, siempre que se trate de Áreas que se encuentren en las mismas condiciones. Similar adecuación deberá realizar LAP cuando el OSITRAN emita Mandatos de Acceso que establezcan condiciones más favorables que los Mandatos ya emitidos o que las establecidas en el presente Mandato.
- f) 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.
- g) 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 la Cláusula Tercera del presente Mandato.

- h) Levantar la suspensión de acceso al (las) Área(s) asignada(s) de manera inmediata, a más tardar al Día siguiente, de la verificación, por parte de LAP, de la subsanación del incumplimiento notificado al USUARIO INTERMEDIO.
- i) Cumplir con poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO, a través de la página web de LAP (www.lima-airport.com), el REA de LAP debidamente aprobado por el OSITRAN.
- j) En caso de reubicación del USUARIO INTERMEDIO, de realización de inspecciones del (de las) Área(s), o de disposición de éstas, donde LAP manipule y movilice los bienes del USUARIO INTERMEDIO, LAP se compromete a manipular y movilizar los bienes del USUARIO INTERMEDIO con la diligencia debida.
- k) Entregar al USUARIO INTERMEDIO, los planos en formato DWG de la oficina, considerando las especialidades indicadas en el Acta de Entrega, así como los certificados de operatividad, según corresponda, dentro del plazo acordado entre las partes.

Cláusula Décimo Quinta- Disposición del (de las) Áreas. -

15.1 Al término del presente Mandato, sea por vencimiento de plazo o por causal de resolución, el USUARIO INTERMEDIO deberá indicar el estado del Área al momento de la devolución y poner a total disposición de LAP, el (las) el (las) Área(s) entregada(s) así como las Mejoras implementadas en la(s)misma(s), en forma automática y sin necesidad de previo aviso; lo que deberá suceder en un plazo máximo de diez (10) Días Hábiles, contados a partir del término de la relación. Dicho plazo podrá extenderse a solicitud del USUARIO INTERMEDIO, de ser ello autorizado por escrito y de forma expresa por LAP. Asimismo, si el USUARIO INTERMEDIO mantuviera el uso y posesión del (de las) Área(s) sin contar con título habilitante o autorización de LAP, dicha área dejará de ser considerada como Área de Mantenimiento, por lo tanto, regirán para ella las condiciones comerciales que LAP establezca. Todos los costos en que deba incurrir el USUARIO INTERMEDIO para poner el (las) Área(s) a disposición de LAP serán de cuenta y cargo de éste.

15.2 Si en la fecha referida en el numeral anterior el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con desocupar por completo y poner a inmediata disposición de LAP el (las) Área(s), las Partes acuerdan que LAP podrá ejercer en conjunto o alternativamente, sin que sea necesaria o le sea exigible expresión de causa alguna, las facultades que se detallan a continuación. Al respecto, las Partes acuerdan expresamente que dichas facultades subsistirán inclusive al vencimiento o terminación por cualquier causa del presente Mandato, y hasta treinta (30) días después de que se acredite fehacientemente que el USUARIO INTERMEDIO – y/o cualquier tercero a quien éste hubiera cedido, total o parcialmente, Áreas o espacios asignados por LAP bajo el presente Mandato – haya cumplido con desocupar por completo y poner a inmediata disposición de LAP cualesquiera Áreas o espacios que hubiera estado ocupando y que correspondan disponer o administrar a LAP:

- a) LAP podrá exigir la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésimo Segunda de este Mandato.
- b) Los costos en que deba incurrir LAP para poner las Áreas a disposición de LAP serán de cuenta y cargo del USUARIO INTERMEDIO, y pagados mediante la ejecución de la Carta Fianza o la compensación de cualquier monto que LAP adeude al USUARIO INTERMEDIO en virtud de este Mandato o cualquier otra relación contractual, a elección de LAP.
- c) LAP podrá llevar a cabo el retiro y traslado de los bienes que a tal fecha mantuviera el USUARIO INTERMEDIO en las Áreas, incluyendo las Mejoras. Para dicho fin, queda expresamente acordado por las Partes que LAP podrá, a la referida fecha, ingresar en cualquier momento y sin necesidad de aviso previo de coordinación a las Áreas para desocupar las mismas; quedando obligado el USUARIO INTERMEDIO – en caso de encontrarse en posesión inmediata de dichas Áreas al momento del retiro y traslado – a brindar todas las facilidades a su alcance a LAP para dicho acceso y retiro, sólo si así lo solicitara en dicho momento el personal asignado por LAP. Producida la desocupación de las Áreas, LAP estará facultada, asimismo, para contratar el depósito de un tercero en el que se colocarán los bienes del USUARIO INTERMEDIO, y comunicará dicha circunstancia al USUARIO INTERMEDIO. Los costos del Mandato de depósito serán de cuenta y cargo del USUARIO INTERMEDIO; sin embargo, LAP queda facultado a realizar los pagos necesarios para la contratación del depósito y a recuperarlos mediante la ejecución de la Carta Fianza, o la compensación de cualquier monto que LAP adeude al USUARIO INTERMEDIO en virtud de este Mandato o cualquier otra relación contractual, a elección de LAP. El retiro de los bienes del USUARIO INTERMEDIO de las Áreas se realizará previo inventario con constatación notarial del retiro, así como respecto del posterior traslado y la entrega de los bienes al depósito.

15.3 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con devolver el (las) Área(s) desocupadas en el mismo buen estado y condiciones operativas que le fueron entregadas, sin otro desgaste que aquel derivado del normal uso de estas, éste deberá asumir el costo de las reparaciones que fuera necesario realizar. En caso el USUARIO INTERMEDIO, habiendo devuelto las Áreas, no cumpla con dicha condición, LAP le informará el monto y concepto de dichas reparaciones, adjuntando una copia del comprobante de pago correspondiente, debiendo el USUARIO INTERMEDIO proceder en un máximo de cinco (5) Días Hábiles, a pagar el monto resultante más la retribución, tasa de regulación e IGV correspondientes.

Cláusula Décimo Sexta- Mejoras. -

16.1 El USUARIO INTERMEDIO podrá realizar Mejoras, sean éstas estructurales o no, en el (las) Área(s), siempre y cuando sea técnicamente factible, con previa autorización expresa y por escrito de LAP, teniendo LAP un plazo máximo de quince (15) Días Hábiles, contados desde la fecha de la comunicación de la respectiva solicitud, para dar una respuesta. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar previamente a LAP el proyecto de modificación, el mismo que deberá presentar el expediente técnico e incluir los planos correspondientes, para su revisión, con el detalle de los cambios a introducir, la precisión del tipo de Mejoras de que trate y señalando expresamente si éstas tendrán carácter fijo o removible.

- 16.2 LAP está facultada a observar total o parcialmente el proyecto de modificación; en tal caso, el USUARIO INTERMEDIO deberá variar su proyecto de modificación, si persiste en implementarlo dentro del (de las) Área(s).
- 16.3 En cualquier caso, la decisión final de dicha implementación dependerá exclusivamente del criterio razonable de LAP, entendiéndose que su es buscar el máximo provecho para el Aeropuerto, sin que ello determine perjuicio alguno para el USUARIO INTERMEDIO.
- 16.4 El USUARIO INTERMEDIO deberá seguir el procedimiento establecido en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP para la habilitación y Mejoras realizadas en el (las) Área(s).
- 16.5 Las Mejoras que el USUARIO INTERMEDIO quede autorizado a efectuar en el (las) Área(s) serán de cuenta y cargo exclusivo de éste, y se realizarán en todos los casos conforme a las disposiciones establecidas por LAP.
- 16.6 El USUARIO INTERMEDIO deberá tomar las medidas necesarias a fin de evitar que durante la ejecución de las Mejoras se dificulte el normal y óptimo desenvolvimiento de las actividades diarias del Aeropuerto y/o se ocasione cualquier tipo de inconveniente, tanto para los usuarios del Aeropuerto como para los trabajadores de LAP y de las demás entidades que desarrollan funciones en el Aeropuerto. LAP brindará las facilidades correspondientes, en la medida que, previamente a la realización de Mejoras, el Usuario Intermedio, haya coordinado con la Gerencia de Operaciones, el cronograma de intervención y esta haya verificado que dicho cronograma no afectará la operación del Aeropuerto.
- 16.7 El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP una copia digital y física de los planos según lo construido, dentro de los diez (10) Días calendario de terminadas las Mejoras, los mismos que deberán estar debidamente suscritos por el arquitecto o ingeniero responsable.
- 16.8 Tratándose de las Mejoras Estructurales, además de la aplicación de lo previsto en los numerales anteriores, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar las mismas conforme a los requisitos y procedimientos establecidos por LAP y bajo su supervisión, siendo de costo y cargo del el USUARIO INTERMEDIO el pago por todos los gastos inherentes a estas Mejoras.

A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá correr con los gastos de supervisión requeridos para tal fin. Queda establecido que las Mejoras Estructurales que el Usuario Intermedio realice quedarán en forma automática en beneficio de las Áreas sin que LAP se vea obligado a pagar ningún reembolso por las mismas. A tales efectos, el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con lo establecido en el Manual HUMO, que forma parte de las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP que se encuentran publicadas en la página web de LAP.
- 16.9 En todos los casos mencionados en el acápite precedente, el USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por cualquier daño que ocasione a LAP y/o a terceros por la introducción, ejecución y/o falta de mantenimiento de las Mejoras en el (las) Área(s), debiendo mantener a LAP indemne de cualquier reclamo o acción al respecto.
- 16.10 LAP se reserva el derecho de suspender cualquier trabajo de reparación, mantenimiento u otro desarrollado en el (las) Área(s) en caso el USUARIO

INTERMEDIO no cumpla con (i) obtener la autorización ante la autoridad competente o (ii) respetar las condiciones de seguridad establecidas en el permiso de trabajo presentado a LAP.

- 16.11 A la terminación del presente Mandato por cualquier causa o en el supuesto referido en la Cláusula Séptima sobre reubicación en relación con las Áreas a ser devueltas a LAP, ésta podrá decidir entre (i) mantener en forma automática todas las Mejoras necesarias, útiles o de recreo que tengan el carácter de fijas y permanentes, cualquiera sea su cuantía y naturaleza, en beneficio de las Áreas, debiendo de ser el caso, reembolsar al USUARIO INTERMEDIO, según se haya acordado al momento de autorizarse la incorporación de la mejora según la cláusula; u (ii) ordenar al USUARIO INTERMEDIO su inmediato retiro sin afectar el buen estado en el que las Áreas deben ser devueltas. Por otra parte, aquellas Mejoras que consistan en la instalación de equipos o mobiliarios que puedan retirarse de las Áreas sin dañar el mismo, deberán ser retiradas por el USUARIO INTERMEDIO por su cuenta y costo. En cualquier caso, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a devolver a LAP las Áreas en buen estado y otro desgaste que aquél derivado del normal uso de estas.

Cláusula Décimo Séptima. - Confidencialidad. -

- 17.1 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 Peruanas.
- 17.2 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.
- 17.3 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.
- 17.4 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.
- 17.5 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.
- 17.6 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.

- 17.7 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.
- 17.8 La revelación de información confidencial en incumplimiento de este Mandato generará responsabilidad civil en la Parte que incumpla.

Cláusula Décimo Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. -

- 18.1 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 este supuesto, se devengarán diariamente y desde la fecha en que se haya producido el incumplimiento, los intereses compensatorios aplicando la política de créditos de LAP, la cual publicara en su página web, y sin excederla tasa máxima de interés convencional compensatoria para operaciones ajenas al sistema financiero por cada tipo de moneda de acuerdo a lo establecido por el Banco Central de Reserva del Perú, la misma que se calculara hasta la fecha en que se produzca el pago total del (de los) monto(s) adeudado(s) en los términos y condiciones previstos en este Mandato para los supuestos de incumplimiento, así como los intereses moratorios correspondientes aplicando al pago incumplido por el OPERADOR la tasa máxima de intereses moratorios permitida por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 18.2 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 todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP.

Cláusula Décimo Novena. - De los Seguros. -

- 19.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a presentar a LAP, a la suscripción del presente Mandato, una copia de la **Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil de Aviación** contratada 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 establecido en el REA de LAP, 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.

La Póliza de Responsabilidad Civil de Aviación debe tener como mínimo, las siguientes cláusulas adicionales:

- Locales y operaciones.
- Responsabilidad Civil Patronal.

- Contratistas independientes.
- Responsabilidad Civil Contractual.
- Responsabilidad Civil Cruzada.
- Responsabilidad como consecuencia del transporte.
- Cobertura por el uso de equipos y maquinaria (incluido transporte).
- Incendio y/o explosión y/o agua y/o humo.
- Ascensores, grúas y montacargas.
- Elevadores y maquinaria.
- Locatarios.
- Gastos admitidos y/o de curación inmediatos, hasta por US \$ 1,000.00 por persona.
- Vehículos ajenos.
- Contratistas y/o subcontratistas de obras.
- Uso de armas de fuego.
- Playas de estacionamiento.
- Transporte de personal.
- Alimentos y bebidas.
- Se considerará como tercero a los familiares de los trabajadores y el personal del contratista y/o subcontratista.

La póliza debe señalar explícitamente que cubre el 100% de los daños materiales que pueda sufrir el (las) Área(s) entregada(s) en arrendamiento.

- 19.2 El USUARIO INTERMEDIO deberá contratar una **póliza de seguro Todo Riesgo contra incendio, explosión, terremoto, huelga, daño malicioso, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, etc.** cuya suma asegurada será equivalente al valor de los activos empleados en sus operaciones, más el valor de las áreas entregadas y que por tanto que cubra el 100% de los daños materiales que puedan sufrir las Áreas entregadas, así como los ingresos obtenidos por la utilización de estos bienes o espacios de la concesión. Dicha póliza debe incluir a LAP como asegurado adicional y tercero beneficiario para los casos en que los daños sean causados a LAP.

La Póliza de Seguro Contra Todo Riesgo contratada por el USUARIO INTERMEDIO descrita en el párrafo anterior deberá cubrir cualquier siniestro que se pueda presentar en el Área asignada de acuerdo a lo señalado en el Mandato y las Bases y deberá ser presentada a LAP, así como la constancia de cancelación de la prima, quince (15) Días calendario antes del Inicio de Actividades.

Asimismo, la Póliza de Seguros contra Todo Riesgo deberá cubrir los bienes de terceros que estén a su cargo, custodia o control, locales propios o de terceros incluyendo bienes cuando estén siendo izados y/o cargados y/o descargados y/o en tránsito o movilizados. De la misma manera, deberá cubrir cuando menos, daños parciales o totales por inundación, incendio, explosión, terremoto, terrorismo, vandalismo, robo, hurto, conmoción civil.

- 19.3 El USUARIO INTERMEDIO, deberá contratar - o en su caso, asegurarse que sus subcontratistas de ser el caso contraten - un Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, en los términos y condiciones establecidos en la Ley N° 26790, normas complementarias y conexas, cuya cobertura deberá incluir la prevención de riesgos de salud, así como la prevención de invalidez y sepelio por causa del desarrollo de trabajo de riesgo. Deberán incluirse como afiliados

obligatorios a este seguro a todos los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO que durante la ejecución del Mandato realicen Actividades en el Aeropuerto.

Dentro de los cinco (5) primeros Días Hábiles de iniciado el Mandato, el USUARIO INTERMEDIO deberá poner a disposición de LAP una copia del Mandato celebrado con la Entidad Prestadora que asumirá la cobertura de salud por el trabajo de riesgo, así como una copia del Mandato celebrado con la Compañía Aseguradora que asumirá la cobertura de los riesgos de invalidez y sepelio por el trabajo en riesgo.

En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con contratar el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo en los términos y condiciones arriba mencionados, LAP quedará facultada para hacerlo directamente, quedando adicionalmente autorizada a aplicar en forma automática, los montos derivados de dicha contratación contra la Garantía de Fiel Cumplimiento.

- 19.4 El USUARIO INTERMEDIO deberá contratar una **Póliza Vehicular** para toda la flota que utilice en su operación sea de su propiedad o de terceros en alquiler, con o sin placas de registro, mientras se encuentre en la calle o dentro de las instalaciones del aeropuerto, incluyendo pistas de aterrizaje, plataforma, zonas de parqueo de aeronaves, entre otros, cuyas coberturas sean por:
- a) Daño propio, todo riesgo, incluyendo, pero no limitado a: Choque, vuelco, incendio, robo, rotura de lunas.
 - b) Terremoto, inundación.
 - c) Terrorismo, huelga, conmoción civil, daño malicioso y vandalismo.
 - d) Responsabilidad civil frente a terceros hasta US\$ 250,000 por vehículo.
 - e) Responsabilidad civil en exceso. Capa de US\$ 1'000,000 de suma asegurada, en el agregado anual.
 - f) Responsabilidad civil para pasajeros hasta US\$ 500,000 por vehículo.
 - g) Accidentes personales para pasajeros, cobertura mínima de US\$ 10,000.
- 19.5 El USUARIO INTERMEDIO deberá contratar el **Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)** para uso propio para los vehículos de su propiedad, alquilados arrendados y/o de terceros, que sean utilizados durante las operaciones objeto del presente Mandato.
- 19.6 Queda claramente establecido que el pago de primas y franquicias y/o los deducibles correspondientes a las pólizas requeridas por el presente Mandato, serán de cargo exclusivo del USUARIO INTERMEDIO.
- 19.7 En los casos en que el USUARIO INTERMEDIO pague la prima en cuotas la(s) póliza(s) contratada(s) conforme al presente Mandato deberá(n) contener una disposición que obligue a la respectiva compañía aseguradora a notificar por escrito a LAP, cualquier incumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO en el pago de las primas, con por lo menos quince (15) Días calendario de anticipación a la fecha en que el incumplimiento pueda resultar en la cancelación parcial o total de la póliza. La obligación de notificación establecida en la presente Cláusula también se requerirá en caso de cancelación. La póliza respectiva deberá establecer al mismo tiempo que su vencimiento sólo ocurrirá

si la compañía aseguradora ha cumplido con la obligación a que se refiere el presente párrafo.

- 19.8 El USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con renovar sus pólizas, debiendo presentar a LAP copia de la factura cancelada por la renovación de sus pólizas dentro de los quince (15) Días calendarios previos al del vencimiento de la póliza a renovar, caso contrario LAP podrá resolver el presente Mandato.
- 19.9 Todas las pólizas deberán contemplar una renuncia expresa respecto al derecho de subrogación en contra de LAP.
- 19.10 Las pólizas de seguros del USUARIO INTERMEDIO serán las principales y cualquier otra póliza mantenida por LAP será considerada como excedente y no contribuirá al pago de indemnizaciones a favor del USUARIO INTERMEDIO.
- 19.11 No obstante lo previsto en los numerales anteriores, si el USUARIO INTERMEDIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se establece en la presente Cláusula, LAP podrá contratarlas y pagar las primas a costo y por cuenta del USUARIO INTERMEDIO. El monto de tales primas más intereses, desde su pago por LAP hasta su reembolso al mismo, a una tasa de interés anual igual a la tasa de interés más alta que durante dicho período rija en el sistema financiero peruano para operaciones activas en Dólares, deberá ser reembolsado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP en un plazo máximo de diez (10) Días calendario contado a partir de la notificación de LAP, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. La facultad conferida a LAP en virtud del presente párrafo no podrá interpretarse, en ningún caso, como una exoneración de las obligaciones que por la presente Cláusula le corresponden al USUARIO INTERMEDIO.
- 19.12 En la Póliza de Seguros correspondiente, deberá establecerse expresamente que LAP queda liberado de todo tipo de responsabilidad frente a terceros, como consecuencia de algún acto producido o generado por el USUARIO INTERMEDIO, sus trabajadores o dependientes, directa o indirectamente.
- 19.13 Las Pólizas de Seguros presentadas por el USUARIO INTERMEDIO podrán ser las mismas que hubiera presentado a otras instituciones (como la DGAC), siempre que dicha póliza cubra los riesgos de las operaciones relacionadas al presente servicio y estén endosadas a favor de LAP.

Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento. -

- 20.1 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 o un depósito en efectivo de acuerdo con lo establecido en el REA de LAP. En caso se opte por lo primero, 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.

- 20.2 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.

Asimismo, en el caso de renovaciones anuales, el monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la facturación promedio de la contraprestación mensual por el uso de las Facilidades Esenciales correspondiente a los tres (03) meses previos al mes del vencimiento más el IGV, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US \$ 1,000.

En caso de incumplimiento serán de aplicación las Penalidades establecidas en la Cláusula Vigésimo Segunda del presente Mandato.

- 20.3 Para estos efectos, se considerará que son entidades bancarias de primer nivel establecidas en el Perú, 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 las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 20.4 El monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la facturación correspondiente a los tres (3) meses previos a la vigencia del presente Mandato más el IGV, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US\$ 1,000.
- 20.5 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 genere, de los arbitrios, contribuciones e impuestos, así como de las Penalidades 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 del USUARIO INTERMEDIO, considerando el plazo de vigencia de esta según lo establecido en el numeral 20.1 precedente.

20.6 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 cinco (5) 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.

20.7 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 calendario de comunicada la ejecución.

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 acápites 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.

20.8 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser emitida acorde al modelo establecido en el REA de LAP. 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 numeral 12.20 de la Cláusula Décimo Segunda del presente Mandato.

20.9 El USUARIO INTERMEDIO podrá presenta como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:

20.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituido.

20.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se

producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO.

LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial).

En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.

20.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Contrato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.

20.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Contrato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.

20.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por vencimiento del Contrato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes, LAP - en un periodo de quince (15) días calendario contados desde el vencimiento o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial.

Cláusula Vigésimo Primera. - Devolución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. -

21.1 La Garantía de Fiel Cumplimiento será devuelta al USUARIO INTERMEDIO, dentro de los treinta (30) Días calendarios posteriores a la terminación del arrendamiento, siempre que no haya sido ejecutada, sin la aplicación de interés alguno, luego que LAP verifique lo siguiente según corresponda:

- a) La previa y absoluta disponibilidad de LAP del (de las) Área(s), la(s) misma(s) que deberá(n) estar desocupada(s), según los términos previstos en las disposiciones respectivas del presente Mandato.
 - b) Que el (las) Área(s) se encuentre(n) en las mismas condiciones en las que fue (ron) entregada(s) al USUARIO INTERMEDIO, salvo su uso ordinario y diligente o con las Mejoras que hubieren sido efectuadas según lo establecido en la Cláusula Décimo Sexta.
 - c) 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.
- 21.2 En caso de existir alguna deuda o daños en el (las) Área(s) entregada(s) en virtud del presente Mandato, la deuda o el costo de reparación respectiva serán deducidos de la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula anterior, siempre y cuando estén debidamente acreditados y se verifique que los daños hayan sido ocasionados por los USUARIOS INTERMEDIOS.

Cláusula Vigésimo Segunda. - Penalidad por incumplimiento. -

- 22.1 En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Mandato, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, éste estará obligado a abonar 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.

- 22.2 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 Vigésima 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).

- 22.3 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 Vigésima del Mandato.

Cláusula Vigésimo Tercera. - De la Seguridad y Salud Ocupacional. -

El USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan, referidas a Seguridad y Salud Ocupacional según aplique:

23.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga de modo especial y con carácter irrevocable, a dar estricto cumplimiento a: a) las Leyes Peruanas aplicables a las actividades, servicios u operaciones en el Aeropuerto; b) la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su Reglamento, así como las normas complementarias sobre la materia; c) las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo sectoriales a las que pertenece el USUARIO INTERMEDIO; d) disposiciones legales emitidas para la vigilancia, prevención y control del COVID-19 por parte de la Autoridad Nacional Sanitaria; e) Las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, notificadas previamente al USUARIO INTERMEDIO y publicadas en <http://www.lima-airport.com> de conformidad con lo establecido en la Cláusula Segunda; y e) Reglamento de Uso de Zonas Comunes LAP; normativas y documentos que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer en su contenido y alcances, y cuyo cumplimiento y/o preparación es de su exclusiva responsabilidad.

El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s) asignada(s), de todos los requerimientos establecidos en la presente cláusula.

23.2 El USUARIO INTERMEDIO presentará a LAP, antes de iniciar las actividades en el Área el registro de su Plan de vigilancia, prevención y control COVID-19 en el SISCOVID o el correo electrónico mediante el cual envían su Plan al Ministerio de Salud (empresa@minsa.gob.pe).

23.3 El USUARIO INTERMEDIO deberá notificar de manera inmediata a LAP todo caso positivo de Covid-19 (sin enviar los datos confidenciales de su trabajador) a fin de que el médico ocupacional de LAP identifique si existieron personas de otras empresas consideradas como contacto directo a fin de coordinar las medidas preventivas con sus respectivos empleadores. Para estos efectos, deberán enviar una comunicación electrónica con el asunto "COVID19" al correo comunicaciones@lima-airport.com.

23.4 En caso El USUARIO INTERMEDIO realice obras de construcción, deberá contar con un Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la obra, el cual debe cumplir con las Normas Nacionales de Seguridad para Actividades de Construcción y sus modificatorias. El Plan deberá estar disponible en caso sea requerido por LAP o la autoridad competente. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir con las actividades declaradas en dicho documento. El USUARIO INTERMEDIO deberá presentar a LAP un informe mensual (DOSSIER) que evidencie la Gestión de Seguridad, Salud Ocupacional durante las etapas de construcción. El DOSSIER deberá sustentar como mínimo el cumplimiento del Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Obra y contendrá la información mínima establecida por LAP. Previo a la Fase de Construcción, el OPERADOR se obliga a incluir todos los requisitos de seguridad, ergonomía, higiene ocupacional y protección contra

incendios en la etapa de diseño, conforme a lo establecido en las Leyes Aplicables y según las características de las Áreas a construir.

- 23.5 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice trabajos de alto riesgo definidos en el Manual HUMO en zona común o un área administrada por LAP, deberá presentar un el Plan de Seguridad y Salud Ocupacional (Plan SSO) cuyo contenido debe cumplir con lo normado en el Reglamento de uso de zonas comunes. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá asegurar que el personal que realice el trabajo cuente con inducción de seguridad preventiva, habilitación médica ocupacional, certificados de capacitación para los trabajos de alto a realizar y el seguro complementario de trabajo de riesgo (SCTR).
- 23.6 El USUARIO INTERMEDIO deberá contar con un responsable de Seguridad y Salud en el Trabajo según las normas vigentes y características del servicio:
- Para la Fase de Construcción: Jefe SSO y/o Supervisor SSO según lo exigido en la Norma Seguridad Durante actividades de construcción (G50) y sus actualizaciones.
 - Durante la operación: Supervisor o Responsable SSO designado al Mandato, el cual puede ser parte del personal corporativo del operador.
- 23.7 El USUARIO INTERMEDIO estará obligado a participar las veces que sean convocados en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional – CASSO-; presidido por LAP, el cual estarán conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, LAP enviará la convocatoria correspondiente con un plazo no menor a quince (15) días calendario a la fecha de realización. El USUARIO INTERMEDIO designará a dos (02) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir los acuerdos establecidos en dichas reuniones en los plazos acordados en dicho espacio.
- 23.8 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a comunicar dentro de las 24 horas a LAP, todo mortal y/o Incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las Actividades realizadas, remitiendo una copia del reporte registrado en el Sistema Informático de Accidentes de Trabajo, Incidentes Peligrosos y Enfermedades Ocupacionales - SAT publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.
- 23.9 Adicionalmente, en caso el USUARIO INTERMEDIO esté involucrado en la ocurrencia de un accidente o incidente donde este perjudicado personal LAP, contratistas u otros usuarios del aeropuerto, deberá remitir a LAP un informe de investigación del evento mediante una comunicación escrita y dentro de los siete (07) días calendarios de ocurrido. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar a LAP, en el plazo establecido, las evidencias de las medidas correctivas y preventivas que salgan como resultado de la investigación.

23.10 LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente cláusula, a través de las inspecciones de seguridad, así como de las evaluaciones técnicas integrales que, de manera anual, se efectúen a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. A estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a dar todas las facilidades para las inspecciones o evaluaciones indicadas que realice LAP. El USUARIO INTERMEDIO deberá levantar las observaciones identificadas en los procesos anteriores dentro del plazo acordado por las partes el cual deberá ser razonable en función al tipo de observación identificada.

Las evaluaciones técnicas integrales tienen como objetivo verificar el cumplimiento de los estándares que, en materia de Seguridad y Salud Ocupacional, solicita LAP a las organizaciones que contrata, como parte de sus políticas corporativas. Sin embargo, dado que LAP no ejerce un control efectivo ni tiene injerencia sobre las áreas que son ocupadas por el USUARIO INTERMEDIO durante la vigencia del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO tendrá la responsabilidad exclusiva que se derive de los incumplimientos en los que pudiera incurrir en materia de seguridad y salud en el trabajo.

23.11 Queda establecido que cualquier incumplimiento de las obligaciones señalada en la presente cláusula, será sancionado con la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda por evento.

Se considerará que existe reincidencia en la comisión de una infracción, cuando el USUARIO INTERMEDIO repita los mismos actos que dieron lugar a una infracción anterior, siempre que el tiempo transcurrido entre la fecha de ocurrencia de los actos y los hechos que dieron lugar al incumplimiento o evento no excedan los treinta (30) Días calendario. Para tal efecto, cuando exista una situación de reincidencia, se procederá a sancionar con el doble del importe correspondiente al valor de la sanción por evento.

En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en la presente Cláusula, LAP podrá optar por: (i) resolver de pleno derecho el presente Mandato de conformidad con el artículo 1430° del Código Civil, o (ii) aplicar la penalidad establecida en la Cláusula Vigésima Segunda del Mandato.

Cláusula Vigésimo Cuarta. - Del Medio Ambiente. -

El USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas a Medio Ambiente, según aplique:

24.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga de modo especial y con carácter irrevocable, a dar estricto cumplimiento a: a) las Leyes Peruanas aplicables a las actividades, servicios u operaciones en el Aeropuerto; b) Las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP; publicadas en <http://www.lima-airport.com>, de conformidad con lo establecido en la Cláusula Segunda; documentos que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer en su contenido y alcances.

24.2 El USUARIO INTERMEDIO deberá participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional – CASSO- presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, LAP enviará la convocatoria correspondiente con un plazo no menor a 15 días calendario a la fecha de realización. El USUARIO INTERMEDIO deberá designar a dos (02) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir los acuerdos establecidos en dichas reuniones los plazos acordados en dicho espacio."

24.3 El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar mediante una carta simple remitido a al área de Sostenibilidad de LAP, cualquier daño ocurrido al medio ambiente. Esta Comunicación deberá ser presentada a LAP dentro de los dos (2) Días Hábiles de acontecido tal suceso, y deberá incluir las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del suceso; así como las acciones futuras a realizar para la prevención de futuros sucesos.

El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s) asignada(s), de todos los requerimientos establecidos en la presente cláusula.

24.4 LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Cláusula, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. A estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a dar todas las facilidades para las inspecciones que realice LAP.

24.5 Queda establecido que cualquier incumplimiento de las obligaciones señaladas en la presente Cláusula, serán sancionadas con la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda por evento.

Se considerará que existe reincidencia en la comisión de una infracción, cuando el USUARIO INTERMEDIO repita los mismos actos que dieron lugar a una infracción anterior, siempre que el tiempo transcurrido entre la fecha de ocurrencia de los actos y los hechos que dieron lugar al incumplimiento o evento no excedan los treinta (30) Días calendario. Para tal efecto, cuando exista una situación de reincidencia, se procederá a sancionar con el doble del importe correspondiente al valor de la sanción por evento.

En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en la presente Cláusula, LAP podrá optar por: (i) resolver de pleno derecho el presente Mandato de conformidad con el artículo 1430° del Código Civil, o (ii) aplicar la penalidad establecida en la Cláusula Vigésima Segunda del Mandato.

Cláusula Vigésimo Quinta. - Cesión Contractual por parte de LAP. -

LAP podrá ceder su posición contractual, de conformidad a lo estipulado en su respectivo Contrato de Concesión. La cesión contractual será informada por LAP al USUARIO INTERMEDIO mediante Comunicación escrita, conforme a lo dispuesto en la parte final del tercer párrafo del artículo 1435° del Código Civil.

Cláusula Vigésimo Sexta- Resolución del Mandato. -

26.1 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) Tenga un retraso de cuatro (04) meses respecto al pago del cargo de acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.
- b) 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 Tercera.
- c) Manifieste su negativa a la realización de las visitas e inspecciones por parte de LAP, sin justificación razonable y debidamente sustentada, de acuerdo con la Cláusula Octava del presente Mandato.
- d) Incumpla con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos en el Anexo N° 14 del Contrato de Concesión vinculados al objeto del Mandato, en tanto los mismos le resulten aplicables.
- e) No cumpla con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- f) 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.
- g) No cumpla con utilizar los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP.
- h) 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 Séptima.
- i) Manifieste su negativa a la reubicación del (de las) Área(s) en la(s) nueva(s) Área(s) a serle asignada(s) en los supuestos y términos señalados en la Cláusula Séptima.
- j) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración

Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.

- k) Dé información falsa 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.
- l) 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, INDECOPI, OSITRAN, ESSALUD, la Municipalidad Distrital o Provincial, autoridades administrativas y/o judiciales entre otras.
- m) Ceda temporal o definitivamente, los derechos y/o su posición en el presente Mandato o entregue, ceda y/o permita el uso por terceros del (de las) Área(s) asignadas, bajo cualquier forma, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.

26.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal K) 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 Vigésima. 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 Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

Asimismo, en el supuesto que LAP fuera sancionado por el OSITRAN como consecuencia de cualquier incumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO, 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.

26.3 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 informada mediante Comunicación remitida a LAP con una anticipación no menor de quince (15) Días Hábiles, en la que indique 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, ni la aplicación de penalidad alguna por el solo hecho de la resolución

Cláusula Vigésimo Séptima. - 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 Contrato 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 Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato.

En todos los demás casos, LAP no tendrá ninguna responsabilidad como consecuencia o con motivo de la terminación anticipada del presente Mandato en los términos previstos en la presente Cláusula. A su vez, el USUARIO INTERMEDIO declara que no tendrá derecho alguno a indemnización por daños directos o indirectos como consecuencia de la terminación referida.

Cláusula Vigésimo Octava. - Calidad. -

- 28.1 En tanto le sean aplicables, el USUARIO INTERMEDIO está obligado a respetar y cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos contenidos en el Anexo N° 14 del Contrato de Concesión, estándares internacionales que sean aplicables- tales como IATA, OACI, entre otros – Leyes Peruanas y demás normas o estándares que se encuentren vigentes, así como comunicar, exigir y asegurar su cumplimiento por parte de cualquier proveedor, contratista, trabajador o empleado del USUARIO INTERMEDIO.

Lo anterior permitirá a LAP verificar la calidad del Servicio Esencial prestado por el USUARIO INTERMEDIO a través de distintas visitas de sitio (a todos los lugares de operación, en las fechas y horarios que LAP y el USUARIO INTERMEDIO fijen de común acuerdo), inspecciones, encuestas, toma de tiempos, fotos, así como verificar el cumplimiento de las regulaciones legales asociadas a la actividad, de ser el caso.

- 28.2 Será de obligación del USUARIO INTERMEDIO solucionar a la brevedad posible toda situación que atente contra los estándares de calidad mencionados.
- 28.3 En caso ocurra una desviación en la calidad del servicio conforme a los requerimientos señalados en el literal precedente, por parte del USUARIO INTERMEDIO y/o cualquier proveedor, contratista, trabajador o empleado del USUARIO INTERMEDIO, debidamente comunicada y no subsanada, LAP procederá de conformidad con lo establecido en la Cláusula Décimo Tercera del Mandato.

Cláusula Vigésimo Novena. - Relación entre las Partes. -

- 29.1 Las Partes declaran que son personas jurídicas independientes. En tal sentido, el único vínculo existente entre ambas Partes es de naturaleza civil.
- 29.2 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.
- 29.3 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, bajo ninguna circunstancia LAP asumirá obligación laboral alguna que se desprenda o pueda desprenderse de este Mandato respecto de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO.
- 29.4 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.
- 29.5 LAP podrá exigir al USUARIO INTERMEDIO en cualquier momento la remisión de los documentos que acrediten el pleno cumplimiento de las obligaciones laborales, previsionales y de seguridad social de esta frente a los trabajadores que destine a la ejecución de este Mandato. Dicha documentación deberá ser entregada por el USUARIO INTERMEDIO dentro de los cinco (5) Días Hábiles de recibido el requerimiento.
- 29.6 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.

- 29.7 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.
- 29.8 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.
- 29.9 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.
- 29.10 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 Trigésima. - Modificación del Mandato. -

En los casos que las Partes acuerden modificar el presente Mandato de acceso, LAP deberá remitir al 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 Trigésimo Primera. - Modificación de la Infraestructura por parte de LAP.-

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

Cláusula Trigésimo Segunda. - Modificación de la Infraestructura por parte del Usuario Intermedio. -

El USUARIO INTERMEDIO podrá efectuar modificaciones a la infraestructura del Aeropuerto sólo si cuenta con la autorización previa y expresa de LAP, de acuerdo con lo previsto en el artículo 24° del REMA.

Cláusula Trigésimo-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 Trigésimo Cuarta. - Jurisdicción Aplicable. -

- 34.1 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 del OSITRAN.
- 34.2 En el caso que cualquiera de las Partes no se encuentre conforme con lo dispuesto por el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN, la acción contencioso administrativa correspondiente, se iniciará ante los Jueces y Tribunales de Lima.

Cláusula Trigésimo 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 Trigésimo Sexta. - Comunicaciones y Domicilios. -

- 36.1 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.
- 36.2 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.

36.3 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.

36.4 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.

36.5 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.

36.6 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.

36.7 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 Trigésimo 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 del OSITRAN en el marco del REMA y de las demás leyes aplicables.

Cláusula Trigésimo Octava. - De la no exclusividad. -

Las Partes dejan claramente establecido que no existe un derecho de exclusividad a favor del USUARIO INTERMEDIO en la presentación de los Servicios Esenciales en el Aeropuerto, ni en el uso de las áreas arrendadas.

Cláusula Trigésimo Novena. - Anticorrupción y Anti-lavado de Activos. -

39.1 El USUARIO INTERMEDIO asegura que conoce la normativa local que regula la prevención y sanción de los delitos de corrupción de funcionarios públicos o en el sector empresarial previstos en el Código Penal, lavado de activos conforme al Decreto Legislativo N° 1106 y financiamiento del terrorismo, previsto en el artículo 4-A del Decreto Ley N° 25475; la Ley N° 30424 y sus modificatorias, que regulan la responsabilidad de las personas jurídicas por delitos de cohecho, colusión, tráfico de influencias, lavado de activos y financiamiento del terrorismo; así como aquellas normas que sancionan todo acto delictivo que lesione o pudieran lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP, conforme a lo previsto en el Código Penal y demás leyes especiales.

39.2 Para los efectos de la presente cláusula, se entiende por funcionario público a las siguientes personas: (i) todos los empleados de una entidad, institución, organismo o agencia del Estado peruano, ya sea del Poder Ejecutivo, Legislativo Judicial, o del gobierno nacional, provincial o local o de organismos constitucionales autónomos, independientemente de su cargo, categoría, jerarquía o rango o de su régimen remunerativo o funcional; (ii) partidos políticos, funcionarios del partido, candidatos a cargos políticos; (iii) personas que, independientemente de su régimen de trabajo, tienen una relación laboral o contractual de cualquier tipo con entidades u organismos estatales o gubernamentales; (iv) administradores y depositarios designados por una autoridad pública para custodiar bienes o activos, incluso si pertenecen a particulares; (v) miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional; (vi) funcionarios o servidores designados, elegidos o proclamados por la autoridad competente para realizar actividades o funciones en nombre o al servicio del Estado o sus entidades; (vii) empleados de organizaciones públicas internacionales (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Organización Mundial del Comercio, etc.); y (viii) funcionarios y servidores de empresas bajo la propiedad o el control del Estado peruano o sociedades de economía mixta.

39.3 En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO acepta y declara expresamente que:

- 39.3.1 Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguno de sus accionistas, socios, asociados, directores, gerentes, apoderados, asesores, funcionarios, empleados, agentes, subsidiarias, filiales, contratistas, sub-contratistas, representantes legales, persona natural bajo autoridad de los anteriormente mencionados o en general cualquier persona actuando en nombre, por cuenta o en interés del USUARIO INTERMEDIO (en adelante, las "Personas Vinculadas"), han sido condenados por las autoridades nacionales o internacionales por delitos de lavado de activos, financiamiento del terrorismo, corrupción de funcionarios públicos o corrupción en el sector empresarial y/o en general cualquier otro delito con capacidad de generar ganancias ilegales.
- 39.3.2 Ni el USUARIO INTERMEDIO ni las Personas Vinculadas han reconocido su responsabilidad por cualesquiera de los delitos mencionados en el numeral (i) ante autoridad competente, nacional o internacional; ni han sido incluidos en el Registro de Personas Jurídicas Sancionadas Administrativamente del Poder Judicial creada mediante Ley N° 30424.
- 39.3.3 Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas ha cometido ni cometerá cualquiera de los delitos mencionados en el numeral (i), ni cualquier otro relacionado con su actividad empresarial, que lesione o pudiera lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP; o que pueda resultar en sanciones administrativas, penales, civiles o de otra índole para LAP. A efectos del presente Mandato, se entenderá cometido un delito cuando en el marco de un proceso penal, el Ministerio Público formule acusación contra el USUARIO INTERMEDIO o las Personas Vinculadas.
- 39.3.4 Los recursos, fondos, dineros, activos o bienes que forman parte del patrimonio y actividad comercial del USUARIO INTERMEDIO, así como aquellos utilizados y relacionados con el presente Mandato, son de procedencia lícita y no están vinculados con el delito de lavado de activos ni con ninguno de sus delitos fuente conforme a la normativa vigente.
- 39.3.5 Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas se encuentran incluidos en alguna de las listas sancionadoras y/o terroristas o relacionadas al lavado de activos y financiamiento del terrorismo, administradas por cualquier autoridad nacional o extranjera; ni la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 27693 (Decreto Supremo N° 020-2017-JUS) o cualquier norma que la modifique, derogue y/o sustituya.
- 39.3.6 Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas vienen siendo denunciados públicamente por cualquier medio de comunicación reconocido y de amplia difusión, por encontrarse vinculados a delitos de lavado de activos, financiamiento del terrorismo o corrupción de funcionarios y/o servidores públicos o corrupción en el sector empresarial.

- 39.4 Si LAP razonablemente y de buena fe cree que puede haberse producido una violación de cualquier declaración u obligación contemplada en la presente cláusula, el USUARIO INTERMEDIO cooperará de buena fe con LAP para determinar si tal incumplimiento efectivamente tuvo lugar.
- 39.5 LAP podrá suspender el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, eximiéndose de responsabilidad por cualquier reclamo de daños y perjuicios que derive de, o esté relacionado con dicha suspensión.
- 39.6 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener indemne a LAP en relación con cualquier controversia o reclamación presentada contra LAP, sus accionistas, directivos, apoderados, funcionarios, representantes legales, empleados, proveedores, clientes u otros, que surja de cualquier incumplimiento del USUARIO INTERMEDIO de cualquiera de las declaraciones y obligaciones establecidas en la presente cláusula, asumiendo los daños, costos, cargos, gastos y cualquier otro concepto derivado de dicho incumplimiento.

Cláusula Cuadragésimo - 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 | Copias de las Pólizas de Seguros contratadas, así como el recibo correspondiente de su cancelación o de las primas. |
| Anexo N° 4 | Acta de Entrega. |
| Anexo N° 5 | Memoria Descriptiva del Área. |
| Anexo N° 6 | Plano de ubicación del Área. |

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.**

EI USUARIO INTERMEDIO

**LIMA AIRPORT PARTNERS
S.R.L.**

**INFORME CONJUNTO N° 00109-2022-IC-OSITRAN
(GSF – GAJ)**

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

De : **MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Almacén, Oficinas y Talleres de Mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Fecha : 21 de setiembre de 2022.

Firmado por:
SHEPUT STUCCHI
Humberto Luis FIR
07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022
16:02:26 -0500

Firmado por:
TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR
15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022
19:35:20 -0500

Firmado por:
TORRES SANCHEZ
Maria Tessa FIR
15596616 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022
19:35:35 -0500

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a las facilidades esenciales de Almacén, Oficinas y Talleres de Mantenimiento (en adelante, Áreas de Mantenimiento) para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN de fecha 20 de febrero de 2017, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) a favor de diversas aerolíneas con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC (en adelante, Mandato de Acceso del 2017); cuyo plazo de vigencia fue establecido en tres (03) años, contemplando la posibilidad de su renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre que, antes del vencimiento, se haya iniciado el proceso de negociación para la suscripción de un nuevo Contrato de Acceso.
- 2.2. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 052-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN, por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del OSITRAN.
- 2.3. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre 2021, el Consejo Directivo de Ositrán, a conformidad de las partes, amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN, hasta el 31 de julio de 2022.
- 2.4. Después de una etapa de negociaciones, entre el 05 y 07 de abril de 2022, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento (oficinas, talleres y almacenes) en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 16:03:02 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 15:36:01 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 15:19:20 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2022 15:09:39 -0500

Cuadro N° 01.- Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	N.T.	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE SOLICITUD
1	2022032726	AEROMEXICO	5/04/2022
2	2022033580	LATAM AIRLINES	7/04/2022
3	2022033660	UNITED AIRLINES	7/04/2022

Elaboración: GSF

- 2.5. Mediante Oficio N° 3409-2022-GSF-OSITRAN notificado el 13 de abril de 2022, 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 por la Facilidad Esencial de Área de Mantenimiento, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el 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).
- 2.6. A través de la Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0051, recibida el 21 de abril de 2022, LAP solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles sobre lo dispuesto en el artículo 98 del REMA, precisando que se encuentran trabajando en la elaboración de los sustentos y recopilación de la documentación solicitada, la misma que involucra realizar coordinaciones internas con diversas áreas de nuestra representada.
- 2.7. Mediante Oficio N° 03621-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 21 de abril de 2022, OSITRAN otorgó el plazo solicitado por LAP a fin de que remita la información correspondiente de conformidad con lo establecido en el REMA.
- 2.8. Mediante Carta N° C-LAP-GCC-2022-0049, recibida con fecha 29 de abril de 2022, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Área de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.9. Mediante Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN de fecha 03 de mayo de 2022, 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 de que se sirva disponer el cálculo del cargo de acceso correspondiente.
- 2.10. Mediante Memorando N° 00792-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 03 de mayo de 2022, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso presentada por las partes, solicitando su participación para la elaboración del informe conjunto por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los usuarios intermedios.
- 2.11. Mediante Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 05 de mayo de 2022, a solicitud de la GRE, se le solicitó al Usuario Intermedio Latam Airlines Perú (en adelante LATAM), remita en formato Excel el sustento correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto en sus solicitudes de mandatos de acceso, otorgándole un plazo máximo de cinco (05) días hábiles, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA.
- 2.12. Mediante Carta S/N de LATAM, de fecha recibida el 12 de mayo de 2022, el Usuario Intermedio remitió la información solicitada por el Regulador, adjuntando en formato Excel el sustento de su propuesta de cargos de acceso.
- 2.13. Mediante Memorando N° 00896-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de mayo de 2022, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso, sustentado en los plazos adicionales que había solicitado LAP para remitir la información, así como el plazo dispuesto en la solicitud de información remitida a LATAM.

- 2.14. Con fecha 19 de mayo de 2022, se realizó una visita al AIJC por parte del personal de la GRE a fin de conocer y verificar las áreas que son materia de análisis en los Mandatos de Acceso solicitados por los Usuarios Intermedios.
- 2.15. Mediante Memorando N° 00224-2022-GG-OSITRAN, de fecha 20 de mayo de 2022, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la GSF la notificación respectiva a las partes.
- 2.16. Mediante Oficio N° 00104-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 20 de mayo de 2022, la GRE solicitó información complementaria a LAP respecto a la documentación presentada como sustento del cargo de acceso propuesto para la facilidad esencial de Área de Mantenimiento en el AIJC, otorgando un plazo de tres (03) días hábiles contados a partir de la fecha de recepción del documento.
- 2.17. Mediante Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0068 recibido el 24 de mayo de 2022, LAP solicitó la ampliación de un plazo de diez (10) días hábiles, a efectos de atender el requerimiento.
- 2.18. Mediante Oficio N° 00107-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 24 de mayo de 2022, la GRE otorgó el plazo solicitado por LAP, con lo cual la información solicitada deberá ser remitida a más tardar el 06 de junio de 2022.
- 2.19. Mediante Oficio Circular N° 0004-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 23 de mayo de 2022, se comunicó a los solicitantes y a LAP, la ampliación del plazo por quince (15) días para la notificación del proyecto de Mandato de Acceso a Área de Mantenimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA.
- 2.20. Con Memorando N° 0101-2022-GRE-OSITRAN, recibido el 26 de mayo de 2022, la GRE, informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Área de Mantenimiento.
- 2.21. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2434-766-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN prorrogó en veinte (20) días hábiles el plazo para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso a las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Oficinas Operativas Área Gris, **Área de Mantenimiento** y Área de Mantenimiento Ejecutiva y dispuso la acumulación de los procedimientos de Mandatos de Acceso.
- 2.22. Mediante Carta S/N de COPA AIRLINES SUC PERÚ (COPA), recibido el 03 de junio de 2022, la aerolínea solicitó a OSITRAN la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas y **Áreas de Mantenimiento** en el AIJC.
- 2.23. Mediante Oficio N° 05355-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de junio de 2022, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por las aerolíneas por la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 99 del REMA.
- 2.24. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0051, recibido el 15 de junio de 2022, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Área de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.25. Mediante Memorandos N° 01076-2022-GSF-OSITRAN y N° 01078-2022-GSF-OSITRAN, ambos de fecha 17 de junio de 2022, se remitió la información recibida por LAP y la aerolínea a COPA a la GRE y a la GAJ a fin de emitir el Mandato de Acceso a Área de Mantenimiento, según corresponda.
- 2.26. Con fecha 06 de julio de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00062-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.

- 2.27. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN de fecha 06 de julio de 2022 se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios mediante los siguientes documentos, contando las partes con un plazo de 10 días hábiles para emitir sus comentarios conforme a lo dispuesto por el artículo 100° del REMA.

ítem	USUARIO INTERMEDIO	Oficio de Notificación	Fecha de notificación
1	AEROMEXICO	N° 06443-2022-GSF	12/07/2022
2	LATAM AIRLINES	N° 06440-2022-GSF	11/07/2022
3	UNITED AIRLINES	N° 06444-2022-GSF	11/07/2022
4	COPA AIRLINES	N° 06445-2022-GSF	11/07/2022
5	LAP	N° 06441-2022-GSF	11/07/2022

- 2.28. Mediante escritos recibidos el 20 y 25 de julio de 2022, LAP y LATAM, respectivamente, solicitaron ampliación de plazo para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.29. Mediante Oficios N° 06896-2022-GSF-OSITRAN y N° 07080-2022-GSF-OSITRAN, notificados el 21 y 27 de julio de 2022, se les concedió a LAP y a LATAM la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.30. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0090 recibido el 10 de agosto de 2022, LAP remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.31. Mediante escrito recibido entre el 10 de agosto de 2022, LATAM remitió a OSITRAN sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso
- 2.32. Mediante escrito recibido el 12 de agosto de 2022, la aerolínea UNITED AIRLINES remitió sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso, excediéndose del plazo establecido en el REMA de OSITRAN.
- 2.33. El 15 de setiembre de 2022, la GRE emitió el Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Área de Mantenimiento), a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.34. Mediante Informe Conjunto N° 104-2022-IC-OSITRAN de fecha 15 de setiembre de 2022, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por las aerolíneas.
- 2.35. Mediante escrito recibido el 19 de setiembre de 2022, la aerolínea AEROMEXICO remitió sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso, excediéndose del plazo establecido en el REMA de OSITRAN.
- 2.36. En el marco de la Sesión del Consejo Directivo realizada el 21 de setiembre de 2022 y, luego de la revisión del Informe Conjunto N° 104-2022-IC-OSITRAN, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.7.4 de la Directiva para el Funcionamiento de las Sesiones del Consejo Directivo, se solicitó incorporar el último documento recibido.

III.- BASE LEGAL

- 3.1. 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:

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

- 3.2. El literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, determina el alcance de la función normativa en los siguientes términos:

“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios; (...)”

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

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

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al OSITRAN para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular; asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16, en el marco de la función reguladora el OSITRÁN determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales. Ambas funciones son de competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN, de conformidad con lo previsto en los artículos 12 y 17 del REGO.
- 3.5. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del OSITRÁN de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que mediante el Mandato de Acceso OSITRAN determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV.- ANÁLISIS

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el OSITRAN.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al OSITRÁN la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada

durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.

- 4.3. Asimismo, el OSITRAN emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA¹.
- 4.4. Al respecto, debe tenerse en consideración lo dispuesto por el artículo 147 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), en el sentido que los plazos fijados por norma expresa son improrrogables, salvo disposición habilitante en contrario. Igualmente, dicho artículo establece que la prórroga es concedida por única vez mediante decisión expresa, siempre que el plazo no haya sido perjudicado por causa imputable a quien la solicita y siempre que aquella no afecte derechos de terceros. En línea con ello, la prórroga prevista en el artículo 100 del REMA opera siempre que alguna de las partes lo solicite de manera previa.
- 4.5. Adicionalmente, el artículo 100 del REMA establece expresamente que si las partes no remiten comentarios dentro del plazo -que puede ser el inicialmente otorgado o el prorrogado- se entiende que las partes están de acuerdo con el proyecto. De ello se deriva que el referido artículo ha establecido un plazo perentorio para que las partes remitan sus comentarios, es decir, no prevé posibilidad alguna que se pueda prorrogar por segunda vez el plazo, siendo además que la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso de OSITRAN.
- 4.6. De la revisión de los actuados en el presente procedimiento, se verifica que el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso fue notificado a LAP y a los Usuarios Intermedios los días 11 y 12 de julio de 2022; siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo venció el 25 y 26 de julio de 2022, respectivamente.
- 4.7. No obstante, LAP y la aerolínea LATAM solicitaron una prórroga de diez (10) días adicionales establecida en el REMA para la remisión de sus comentarios, siendo los únicos en solicitarla.
- 4.8. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que LAP y los Usuarios Intermedios presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

Item	USUARIO INTERMEDIO	Fecha de notificación	Plazo ampliado para recepción de comentarios	Fecha de recepción de Comentarios
1	AEROMEXICO	12/07/2022	-	19/09/2022
2	LATAM AIRLINES	11/07/2022	10/08/2022	10/08/2022
3	UNITED AIRLINES	11/07/2022	-	12/08/2022
4	COPA AIRLINES	11/07/2022	-	-
5	LAP	11/07/2022	10/08/2022	10/08/2022

Elaboración: GSF

¹ REMA:

“Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.

En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto.”

- 4.9. Como puede observarse, solo LAP y LATAM presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA; no obstante, UNITED AIRLINES y AEROMEXICO presentaron sus comentarios excediéndose el plazo establecido en el REMA e incluso al plazo ampliado solicitado por LAP y LATAM. Sobre el particular, tal como prescribe el artículo 100 del REMA, la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso; por tanto, no corresponde que los comentarios de UNITED AIRLINES y AEROMEXICO presentados fuera de plazo sean considerados en el marco del presente procedimiento.
- 4.10. Ahora bien, con relación al contenido del Mandato de Acceso, resulta necesario reiterar que uno de los escenarios para ser emitido es que las partes no hayan logrado llegar a un acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso durante el periodo de negociación del contrato de acceso, de conformidad con el artículo 44² del REMA; periodo que cuenta con plazos y formas establecidas. En efecto, el artículo 70³ de la misma norma, regula cada una de las etapas a seguir, siendo de conocimiento de las partes que -a efectos de obtener y otorgar el derecho de acceso a facilidades esenciales- se debe realizar el procedimiento de negociación directa, el cual cuenta con un periodo de negociación que puede culminar en un acuerdo entre las partes con la posterior suscripción del Contrato de Acceso, o en el fin de las negociaciones por falta de acuerdo con la posterior solicitud de emisión de un Mandato de Acceso.
- 4.11. De la lectura de los artículos antes indicados, se aprecia que las partes tienen pleno conocimiento de que, durante el periodo de negociaciones, las mismas deben dejar expresamente establecido cuáles son los acuerdos y desacuerdos existentes, puesto que el artículo 45⁴ del REMA señala que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En línea con ello, el artículo 97⁵ del REMA dispone que la solicitud de emisión de un mandato de acceso debe contener tanto los acuerdos o puntos sobre los que no existe discrepancia como los términos respecto de los cuales se solicita el mandato de acceso.

² REMA:
"Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.
El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:
a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

³ REMA:
"Artículo 70.- Período de negociaciones.
Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el solicitante de Acceso comunique a la Entidad Prestadora su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso.
La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso. (...)"

⁴ REMA
"Artículo 45.- Contenido del Mandato de Acceso.
El Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación de los Contratos de Acceso y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas. En los casos de subasta, el Mandato de Acceso contendrá los términos señalados en las bases de este proceso."

⁵ REMA
"Artículo 97.- Solicitud de emisión de mandato
El solicitante de Acceso a una Facilidad Esencial podrá, en los casos previstos en el Artículo 44, solicitar a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso, para lo cual adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda:
a) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70.
b) Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones.
c) Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso.
d) Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes.
e) El proyecto de contrato de acceso y las bases correspondientes, en los casos en que habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

- 4.12. Teniendo en consideración la normativa antes indicada es que, en la solicitud de mandato de acceso, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo. En este sentido, no corresponde al OSITRAN abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación, así como tampoco puede incorporar planteamientos que no han sido en su oportunidad negociados por las partes; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del OSITRÁN únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.
- 4.13. Conforme a lo expuesto anteriormente, a continuación, se analizan los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulado por LAP y LATAM sobre aspectos distintos al cargo de acceso, 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° 2445-768-22-CD-OSITRAN. Cabe señalar que no se evaluarán los comentarios referidos al cargo de acceso, ya que estos serán materia de evaluación en el informe emitido por la GRE, el cual forma parte del procedimiento de emisión de Mandato de Acceso.

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Segunda.- Definiciones</u></p> <p>“Accidente” Es cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las Actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.</p>	Sin comentarios	<p>Como se explicó en las reuniones de negociación, se eliminó de la Cláusula Segunda, la definición de Accidente, toda vez que ésta ya forma parte de la Ley de Salud y Trabajo. Dicho esto, se debió reemplazar a lo largo de todo el proyecto de Mandato, el término "Accidente" por el de "accidente", esto toda vez que se estaba eliminado la definición, lo cual por error no se realizó.</p> <p>Por lo tanto, teniendo en cuenta que con ocasión del autoservicio de mantenimiento preventivo que los Usuarios Intermedios realizan en los PEAS, podría generarse un hecho que califique como Incidente Aeroportuario, persistimos con la inclusión de esta definición, así como con la eliminación de la definición de "Accidente".</p> <p>Asimismo, para que exista una lectura clara del Mandato, como es la preocupación del OSITRAN, y en concordancia con lo antes indicado por LAP, se debe reemplazar el término "Accidente" por el de "accidente" en todo el Mandato.</p>	<p>Respecto a la definición de Accidente, el Mandato de Acceso del 2017 define Accidente como <u>“cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.”</u></p> <p>Conforme se observa, dicha definición no solo esta referida al evento que ocasione lesiones a las personas, sino que también abarca accidentes que generen daños de consideración a la propiedad y esta referida al desarrollo de las actividades vinculadas al servicio esencial. A diferencia de ello, la definición de Accidente correspondiente al marco normativo en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo se encuentra vinculada al daño a las personas (trabajador).</p> <p>En ese sentido, se considera pertinente mantener la definición de Accidente que se contempló en el Mandato de Acceso del 2017; por tanto, no se acogen los comentarios de LAP.</p>
<p><u>Cláusula Segunda.- Definiciones</u></p> <p>“Servicio Esencial”</p> <p>Es el servicio esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en áreas detallado en el Anexo N° 02 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN aprobada mediante</p>	Sin comentarios	<p>Las definiciones previstas aplican para cada contrato, siendo esta únicamente una precisión que se ha previsto incluir de tal manera que quede clarificado que este documento en específico aplica para autoservicios.</p> <p>En ese orden de ideas, no se contraviene el REA LAP, sino que solo se coloca entre paréntesis que la definición del REA aplica en el extremo en el cual el propio REA (literal</p>	Respecto a lo señalado por LAP referente a la precisión del servicio calificado como “autoservicio” dentro de su propuesta de definición de “Servicio Esencial”, tal como se mencionó en el Informe N° 0060-2022-IC-OSITRAN, el término “Servicio Esencial” señalado en el proyecto de mandato, no busca definir o describir el servicio esencial específico de mantenimiento de aeronaves en

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias, referido específicamente a las Actividades que desarrollara el Usuario Intermedio en las Áreas a ser utilizadas como Área(s) de Mantenimiento, actividades que se encuentran especificadas en la Cláusula Tercera del presente Mandato</p>		<p>"s" del artículo 4) indica que "consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se auto prestan o se prestan a través de terceros (...)". De este modo, se precisa que el presente contrato aplica para aquellos casos en que las aerolíneas se van a auto prestar el servicio.</p>	<p>hangares y otras áreas para aerolíneas, dado que el mismo se encuentra descrito en el literal s) artículo 4 del REA de LAP. Cabe precisar que la definición establecida en el REA del Servicio de Mantenimiento de Aeronaves ya contempla el término "autoservicio" para que se aplique en aquellos casos en que las aerolíneas se auto prestan el servicio de mantenimiento, precisando también las actividades vinculadas al servicio.</p> <p>Resulta evidente que, de ser el caso que el acceso sea solicitado por un Usuario Intermedio diferente a un explotador aéreo, se aplicaran las condiciones establecidas para un "tercero".</p> <p>En tal sentido, se mantiene la definición de Servicio Esencial del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN.</p>
<p>Cláusula Cuarta: Plazo de Vigencia del Contrato:</p> <p>El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Mandato respectivo por parte del OSITRAN hasta el 31 de diciembre de 2024.</p> <p>Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando</p>	<p>En relación al plazo de vigencia del mandato de acceso, el OSITRAN aceptó la propuesta de cláusula presentada por LAP.</p> <p>Por un lado, pese a que regularmente la vigencia de los mandatos de acceso es de tres (03) años contados a partir del día siguiente de su publicación; el OSITRAN, considerando que se encuentra proyectada la entrada en operación del nuevo terminal del AIJCH en enero del 2025, propone que la vigencia del mandato sea hasta enero del 2025, de acuerdo a lo indicado en el Informe N°</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>LAP propuso en la etapa de negociaciones un plazo de vigencia hasta el 30 de setiembre de 2023 y fue modificado en su escrito hasta el 30 de noviembre de 2024.</p> <p>Ositrán, considerando que enero de 2025 es la fecha máxima que tiene LAP para el inicio de operaciones del nuevo terminal aeroportuario, estableció la vigencia del Mandato de Acceso hasta el 31 de diciembre de 2024, precisando que el mismo se mantendrá vigente hasta que se inicien operaciones en el nuevo terminal.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Mandato.</p>	<p>00062-2022-GREOSITRAN. Por otro lado, se incorpora una disposición condicional para una posible renovación del mandato, hasta el inicio efectivo de las operaciones en el nuevo terminal. Así pues, el OSITRAN señalo que desde la vista operacional la propuesta es admisible, a fin de que las operaciones no se vean perjudicadas.</p> <p>Al respecto, expresamos nuestro desacuerdo con el plazo propuesto en el proyecto de mandato de acceso, pues consideramos que el plazo de duración del mismo no debe ser menor al plazo regular de tres (03) años. Así pues, aún no se tiene certeza de que las situaciones proyectadas a la fecha en relación a la entrada de operación del nuevo terminal se mantengan en unos años. En ese sentido, en el momento en que se presente la reubicación de las operaciones al nuevo terminal, deberá iniciarse el proceso de negociación considerando las particularidades de la nueva infraestructura.</p> <p>Ahora bien, consideramos que la cláusula cuestionada no se condice con el principio de eficiencia, según lo señalado por el inciso e) del artículo 8° del REMA:</p> <p><i>“e) Principio de eficiencia. La determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente,</i></p>		<p>Ello considerando que para la utilización de la nueva infraestructura corresponde determinar un nuevo cargo de acceso.</p> <p>Asimismo, cabe señalar que el periodo de vigencia de los mandatos no necesariamente debe ser de tres (03) años ni es un periodo pre establecido en el REMA ni REA de LAP. Ante desacuerdos entre las partes, Ositrán tiene la facultad de dictar los términos y condiciones sobre las cláusulas no acordadas.</p> <p>Por otro lado, en el supuesto de que LAP no cumpla con los plazos establecidos en el Contrato de Concesión para el inicio de operaciones del nuevo terminal, la cláusula del proyecto de mandato establece que el plazo de vigencia podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal.</p> <p>Siendo así, no sería posible que LAP cobre un cargo de acceso que no corresponda al uso de las facilidades esenciales materia de este mandato, en aplicación del Criterio de Valorización de Costos establecido en el artículo 27 del REMA.</p> <p>De igual forma, la propuesta de las aerolíneas, de iniciar negociaciones cuando ya se encuentre en operaciones el nuevo terminal, también implicaría que las mismas pagarían un cargo de acceso</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>costos de congestión y otras externalidades”.</i></p> <p>Sobre el particular, bajo este escenario, se estaría incurriendo en una “duplicidad ineficiente”, por sobreponer un proceso de negociación del acceso, cuando aún no se tenga una infraestructura operativa. Asimismo, ello implicaría una externalidad negativa de cara a los usuarios intermedios, ya que tendrían que incurrir en los costos que implica una negociación de acceso (tales como la contratación de abogados y economistas para estudios de proyección de tarifas), cuando aún no se tenga la nueva infraestructura operativa. En ese sentido, para evitar incurrir en riesgos que afecten la continuidad del principio de eficiencia, consideramos que el plazo de vigencia del mandato de acceso, debe ser el plazo regular, y que el mismo se encuentre supeditado a la variación de las condiciones persistentes en el AIJCH. Para dichos efectos, proponemos que la cláusula cuarta del mandato de acceso se encuentre redactada en los siguientes términos:</p> <p>“Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia del Mandato. – <i>El presente Mandato estará vigente por el plazo de tres (03) años, contados desde el día siguiente de la notificación de la aprobación del Mandato respectivo por parte del OSITRAN.</i> <i>Procederá la renovación automática por un plazo máximo de seis (06) meses siempre y cuando, antes del vencimiento, se haya</i></p>		<p>que no correspondería necesariamente a las facilidades esenciales arrendadas sobre las que está prestando el servicio esencial de mantenimiento de aeronaves.</p> <p>Asimismo, a lo señalado por las aerolíneas respecto a la supuesta “duplicidad ineficiente” que generaría negociar el acceso cuando aún no se tenga la infraestructura operativa, se debe tener en cuenta que, si en el proceso de negociación entre las partes de las condiciones de acceso a la nueva infraestructura las partes no cuentan con la información confiable y suficiente para la fijación de un cargo de acceso, esto afectaría el Principio de Plena Información establecido en el literal f) del artículo 8 del REMA, lo cual, previa evaluación del Ositrán, podría ser causal de ampliación de la vigencia del Mandato de Acceso, situación similar a lo ocurrido en el año 2020 por la pandemia del Covid-19, donde Ositrán amplió la vigencia de todos los Mandatos de Acceso del AIJC.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene el plazo de vigencia del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN, siendo el siguiente:</p> <p><i>“El presente Mandato estará vigente desde el día siguiente de su publicación</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>iniciado el proceso de negociación para la emisión de un nuevo Contrato de Acceso”.</i>		<i>en el Diario Oficial El Peruano hasta el 31 de diciembre de 2024. Dicho plazo podría extenderse previa evaluación de LAP y aprobación del OSITRAN, hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal. En el supuesto antes mencionado, es obligación del Usuario Intermedio continuar ejecutando todas las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Mandato.”</i>
<p>Cláusula Quinta: Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>5.1. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente, por metro cuadrado, en calidad de Cargo de Acceso y por la puesta en disposición del Área la suma siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Almacén: US\$ 7.17 por m2 ● Oficinas: US\$ 11.95 por m2 ● Talleres: US\$ 7.49 por m2 	Al respecto, adjuntamos a nuestros comentarios al Cargo de Acceso propuesto por OSITRAN desde el punto de vista económico.	Adjuntamos como Anexo No. 1 a la presente comunicación, el Memorándum M-GPF-GRAP-2022-0042, con los comentarios de LAP respecto al Cargo de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la Prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Arrendamiento de áreas) propuesto por el OSITRAN.	El Cargo de Acceso fue determinado mediante Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN, de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, adjunto al presente.
<p>Cláusula Quinta: Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) Días calendario siguientes de recibida la factura por parte del Usuario Intermedio.</p>	<p>LATAM:</p> <p>Con relación a la forma de pago del cargo de acceso, a través de nuestra solicitud de mandato de acceso, manifestamos nuestros inconvenientes operativos de cara a el plazo señalado. Sin embargo, parece que el regulador no ha tomado en cuenta las particularidades de gestión interna, que lamentablemente</p>		Al respecto, mediante Informe N° 0060-2022-IC-OSITRAN, Ositrán señaló que los argumentos expuestos (flujograma de pagos) por LATAM corresponden al procedimiento de pago y las gestiones internas que tienen como compañía, y que las modificaciones a las mismas no deberían afectar a terceros.

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador.</p> <p>Están excluidos del Cargo de Acceso el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de cualquier servicio que pueda requerir el USUARIO INTERMEDIO</p>	<p>a la fecha no se puede modificar previo a la entrada en vigencia del mandato de acceso.</p> <p>El pago a nuestros proveedores en general se lleva a cabo de acuerdo flujograma adjunto (Anexo N° 2). Al respecto, se debe considerar que dicho proceso cuenta de las siguientes etapas y plazos, que operan de manera estandarizada en todas las sociedades que conforman al Grupo LATAM:</p> <div data-bbox="611 639 1024 898" data-label="Diagram"> <pre> graph LR A[Generación de la Hoja de Entrada [HE] 05 días hábiles] --> B[Registro de facturas en el sistema 07 - 10 días hábiles] B --> C[Pago de documentos [Accenture] 03-05 días hábiles] D[Extensión adicional del plazo por motivos ajenos a LATAM 03 - 10 días hábiles] -.-> B </pre> </div> <p>El plazo total que se necesita en LATAM para realizar el pago a un proveedor es entre 18 a 30 días hábiles. En ese sentido, un plazo de 07 días calendario para realizar el pago del cargo de acceso, es una condición que nos imposibilita cumplir con el contrato, lo cual ya hemos manifestado en nuestra solicitud de mandato de acceso.</p> <p>Mantener esta cláusula, pese a que hemos cumplido con indicar con anterioridad que los plazos señalados no son posibles de ser cumplidos por los Usuarios Intermedios, implica imponer en perjuicio de la compañía una barrera de acceso a la facilidad esencial materia del mandato.</p>		<p>Asimismo, cada empresa como tal (Aerolínea o Concesionario) maneja un flujo de gestión de pagos y cobranzas en función a los cobros que efectúa y al periodo de pago de las facturas que manejan sus proveedores, y no sería razonable modificar los flujos del Concesionario en función a los requerimientos individuales de cada aerolínea y a las modificaciones que puedan tener en su gestión administrativa.</p> <p>Por otro lado, respecto a las Barreras al Acceso que se estarían generando por la imposición de un periodo de pago no acorde con los procedimientos internos de pago de LATAM, dicho argumento no tiene sustento legal dado que el plazo incluido por Ositrán en el proyecto de Mandato de Acceso no contraviene lo estipulado en el artículo 1676 del Código Civil, el cual establece únicamente que el pago de la renta se puede pactar por periodos vencidos o adelantados.</p> <p>Adicionalmente, tampoco resulta razonable el argumento planteado por la Aerolínea, toda vez que el plazo para el pago del cargo de acceso cuestionado se mantiene desde los mandatos de acceso anteriores emitidos mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2013-CD-OSITRAN y N° 008-2017-CD-OSITRAN por el servicio de mantenimiento de aeronaves, el cual ha sido de aplicación durante el periodo de vigencia de dichos mandatos y sobre todas las aerolíneas que prestan el referido servicio.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>Al estarse imponiendo a través de esta cláusula una limitación que impide a las aerolíneas el acceso a la facilidad esencial; e incluso, pretende encarecer el acceso por implicar la modificación de plazos definidos a nivel de la matriz y por nuestras agendas de pago tercerizadas, el OSITRAN está incurriendo en la imposición de una barrera de acceso de índole legal.</p> <p>Asimismo, se debe evaluar los efectos de la presente cláusula más allá del presente caso. Así pues, establecer plazos tan cortos con tarifas tan elevadas constituye un desincentivo para el ingreso de nuevos competidores en el mercado de aviación comercial. Ello conllevaría también, al desconocimiento del principio de libre competencia y promoción de la inversión privada, de acuerdo a lo señalado en el inciso d) del artículo 8° del REMA.</p> <p>En ese sentido, consideramos que es necesario modificar los extremos referidos a la modalidad de pago del cargo de acceso, no solo dada la necesidad de los Usuarios Intermedios de contar con un plazo mayor al señalado, sino para salvaguardar las condiciones competitivas del mercado de aviación comercial, el cual es el principal rol del regulador.</p> <p><i>“5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes de recibida la factura por parte de los Usuarios Intermedios. El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador, así como la</i></p>		<p>Por lo antes expuesto, se mantiene el texto del numeral 5.3 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN, siendo el siguiente:</p> <p><i>“5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) Días calendario siguientes de recibida la factura por parte del Usuario Intermedio.”</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>limpieza y mantenimiento de las áreas comunes y el mantenimiento del sistema de aire acondicionado. Están excluidos del Cargo de Acceso, el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de cualquier servicio que pueda requerir el USUARIO INTERMEDIO”.</i></p>		
<p>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO</p> <p>6.4 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Contrato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.</p> <p>En este supuesto, además, el USUARIO INTERMEDIO deberá pagar como Penalidad el monto establecido en la Cláusula Vigésimo Segunda.</p>	<p>En relación a la cláusula de “Declaración del Usuario Intermedio”, a través del Informe se evidencia que el OSITRAN adoptó la redacción propuesta por LAP.</p> <p>Al respecto, manifestamos nuestro desacuerdo con la propuesta de cláusula, en particular, en cuanto al numeral 6.4. de la misma, por los siguientes fundamentos.</p> <p>Por un lado, el proyecto de cláusula señala que: “en caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles”.</p> <p>Ahora bien, admitir que esta disposición rija en el contrato, implicaría permitir que una situación de desequilibrio contractual entre los Usuarios Intermedios y LAP se presente en un contrato regulado. Así pues, para determinar que las aerolíneas han incurrido en un incumplimiento, bastaría que ello sea determinado por LAP en base a su mero criterio; sin que se haya sentado algún parámetro objetivo para dichos efectos. En ese sentido, las aerolíneas no contarían con herramientas para cuestionar dicha</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>De acuerdo a lo establecido en el artículo 36 del REMA de Ositrán, los contratos de acceso tienen naturaleza privada y le son aplicables las normas civiles y comerciales pertinentes.</p> <p>Bajo ese marco normativo, es de aplicación a los contratos de acceso lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil: “<i>En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios</i>”. Igualmente, resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 1341 del mismo código: “<i>El pacto por el que se acuerda que, en caso de incumplimiento, uno de los contratantes queda obligado al pago de una penalidad, tiene el efecto de limitar el resarcimiento a esta prestación y a que se devuelva la contraprestación, si la hubiere; salvo que se haya estipulado la indemnización del daño ulterior (...)</i>”.</p> <p>A partir de ambas disposiciones queda claro que ante eventuales incumplimientos resultan compatibles la resolución contractual con el pago de penalidades para resarcir los daños y perjuicios derivados de tal</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>definición, encontrándose en una posición de completa desventaja frente al concesionario.</p> <p>Asimismo, consideramos pertinente señalar que admitir esta cláusula implicaría un grave riesgo en el mercado. Así pues, se estaría permitiendo de manera expresa que LAP tenga las facultades suficientes para excluir del mercado a los competidores, sin que se les brinde una herramienta para cuestionar la definición, aun así, se considere que la misma fue arbitraria. De esta manera, se estaría admitiendo un desincentivo para que potenciales competidores ingresen a un mercado en el que se presta un servicio esencial para la ciudadanía.</p> <p>Por otro lado, nos encontramos en desacuerdo con que la consecuencia jurídica prevista ante un aparente incumplimiento del contrato sea la resolución automática de la relación comercial. Al respecto, el proyecto de mandato de acceso es un contrato sujeto a penalidades, según se dispone en la cláusula vigésimo segunda.</p> <p>Se hace referencia al artículo 1341° del Código Civil respecto a los efectos de una cláusula penal en la relación contractual.</p> <p>En ese sentido, es contradictorio prever únicamente para este extremo la resolución automática del contrato, cuando la finalidad de una cláusula penal</p>		<p>incumplimiento. En ese sentido, la resolución contractual contemplada en el proyecto de Mandato de Acceso se condice con el marco legal vigente en materia civil y, en esa medida, tal disposición no conlleva un desequilibrio contractual.</p> <p>En este punto, debe tenerse en cuenta que el objeto de este Mandato de Acceso es ceder en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, las facilidades esenciales a fin de que sean destinadas a brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, estableciendo los términos, condiciones y cargos aplicables.</p> <p>Como se mencionó en el Informe N° 0060-2022-IC-OSITRAN, dado que se trata de facilidades esenciales, es importante precisar que solo se pueden realizar actividades vinculadas al servicio esencial de mantenimiento de aeronaves con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para la prestación del referido servicio. Por ello, se considera razonable incorporar la resolución contractual como una consecuencia para aquellos casos en que se desnaturaliza el objeto del contrato.</p> <p>En efecto, el texto de la cláusula busca que se haga un uso correcto por parte de los usuarios intermedios sobre las facilidades esenciales y que el uso de las mismas sea exclusivo para la prestación</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>es que la misma opere ante cualquier supuesto de incumplimiento. Por lo tanto, a fin de que el contrato tenga coherencia entre sus cláusulas, debe suprimirse dicho extremo, y preverse como la única consecuencia jurídica la aplicación de las penalidades previstas en la cláusula vigésimo segunda del proyecto de mandato de acceso.</p> <p>Ahora bien, consideramos que, en todo caso, se incurra en un incumplimiento a la cláusula cuestionada, debería aplicar lo dispuesto por la cláusula décimo tercera del contrato, sobre el procedimiento de subsanación y/o contradicción en caso de incumplimiento, a fin de que se mantenga un criterio uniforme en el contrato, sobre las consecuencias jurídicas en caso se presente un incumplimiento.</p> <p>Se propone la siguiente cláusula:</p> <p><i>“6.4 En caso LAP considere que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades diferentes a las establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato, LAP solicitará al USUARIO INTERMEDIO desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO habría realizado actos que desnaturalizan el objeto del Contrato, LAP podrá solicitar por escrito al Usuario Intermedio la resolución de éste. El párrafo precedente no será aplicable, en caso el USUARIO INTERMEDIO no esté de acuerdo con esta interpretación de parte de LAP, lo cual será comunicado por escrito a LAP. El</i></p>		<p>del servicio esencial de mantenimiento de aeronaves y de las sub-actividades vinculadas directamente a la prestación del servicio. En tal contexto, el Concesionario no se encontraría facultado a resolver el contrato por incumplimiento del objeto del mismo.</p> <p>De otro lado, cabe precisar que LAP no interviene en este mercado como competidor de los usuarios intermedios; por tanto, la disposición establecida en el proyecto de mandato no supone una situación ventajosa para LAP pues, como ya se ha indicado, la resolución se prevé específicamente para aquellos casos en que son los usuarios intermedios quienes realizan actividades diferentes a las establecidas en el objeto contractual.</p> <p>Dicho esto, el Usuario Intermedio que no se encuentre de acuerdo con la decisión de LAP puede iniciar un procedimiento de solución de controversias, de conformidad con lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, en el marco del cual puede solicitar una medida cautelar a efectos de suspender los efectos de dicha decisión hasta que se resuelva la controversia.</p> <p>En adición a ello, cabe recordar que el literal c) del numeral 47.3 del artículo 47 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, dispone que la entidad prestadora incurrirá en infracción muy grave cuando</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>USUARIO INTERMEDIO podrá someter la discrepancia al procedimiento de solución de controversias conforme a lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, en cuyo caso, el USUARIO INTERMEDIO podrá solicitar la intervención u opinión técnica especializada de las entidades pertinentes entre ellas, la DGAC – MTC. Cualquier cobro distinto al establecido en el contrato no será aplicable hasta que dicha controversia culmine, por lo que LAP se abstendrá de efectuar cobros con tarifas comerciales hasta que se resuelva la controversia y OSITRAN emita pronunciamiento final”.</i></p>		<p>no cumpla con los mandatos de acceso emitidos por el Ositrán. En esa medida, en caso de adopción de medidas para situaciones no previstas, contraviniendo lo establecido en un mandato de acceso, el marco normativo prevé la aplicación de sanciones administrativas.</p> <p>Sin perjuicio de lo expuesto, considerando que una medida que pueden adoptar los usuarios intermedios, que no estén de acuerdo con la decisión de la Entidad Prestadora, es el inicio de un procedimiento administrativo de solución de controversias; dado el tiempo necesario para formalizar la solicitud adjuntando la documentación respectiva, el trámite que conlleva la conformación de un cuerpo colegiado y, principalmente, tratándose de un cuestionamiento sobre la resolución del vínculo entre las partes, se estima pertinente que el plazo para la desocupación sea de 30 días hábiles.</p> <p>Por lo antes expuesto, se mantiene el numeral 6.4 del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN, con excepción del plazo para la desocupación que queda establecido en 30 días hábiles.</p>
<p>Cláusula Novena: Gastos y Tributos</p> <p>9.2 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice una modificación o mejora en las(el) Área(s) cedida que incremente el valor del impuesto predial, este deberá asumir,</p>	Sin comentarios	El numeral 1.26 del Contrato de Concesión estipula lo siguiente: “Los Ingresos Brutos no incluyen (...) los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo	Al respecto, cabe indicar que la cláusula propuesta por LAP está referida a un eventual escenario de modificación o mejora de las áreas, aspecto que quedaría sujeto al régimen de mejoras previsto en la cláusula décimo sexta del

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>desde el año siguiente a esta modificación, el incremento en el costo del impuesto predial más la retribución y tasa regulatoria que LAP deba pagar al Estado Peruano de acuerdo con el Contrato de Concesión Toda modificación o mejora al Área cedida deberá contar con la aprobación previa por escrito por parte de LAP.</p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>		<p>tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, (...)"</p> <p>Al respecto y tal como lo señala el Contrato de Concesión, no están sujetos al pago de retribución aquellos tributos municipales que correspondan a gastos asumidos a favor de terceros (clientes/Usuarios Intermedios) como es el caso de los arbitrios municipales, donde el obligado a asumir directamente este costo es el que usufructúa el espacio arrendado (clientes/Usuarios Intermedios).</p> <p>En el caso del impuesto predial, LAP siempre ha venido pagando la retribución al Estado sobre este concepto en base a un pronunciamiento que el mismo OSITRAN emitió hace varios años atrás y sobre el cual alegó que este concepto facturado era calificado como un ingreso para LAP y por tanto sujeto al pago de la retribución. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta recogida en el numeral 9.2.</p>	<p>proyecto de Mandato de Acceso, en cuyo numeral 16.11 se establecen las reglas que se aplicarían a la terminación del mandato, en caso LAP decida mantener las mejoras -según lo acordado con el Usuario Intermedio al autorizarse la incorporación de la mejora- o decida ordenar que sean retiradas.</p> <p>En ese sentido, en línea con lo indicado en el Informe N° 00060-2022-IC-OSITRAN, tratándose de un escenario eventual que, además, demandaría un acuerdo específico entre LAP y el Usuario Intermedio, se considera pertinente no establecer de manera previa a quien corresponderá asumir el impuesto predial; de esta manera, las partes lo determinarían al establecer las condiciones aplicables a cada mejora que se pretenda incorporar.</p> <p>De otro lado, en aquellos casos que el Usuario Intermedio tenga que asumir el pago del impuesto predial por las mejoras, por haberlo acordado así con LAP; el tratamiento que corresponda otorgar a tales ingresos respecto de la retribución al Estado se encuentra estipulado en el Contrato de Concesión, lo cual es independiente de la relación de acceso.</p> <p>En efecto, de acuerdo con lo señalado en la Ley de Tributación Municipal – Decreto Legislativo N° 776, los titulares de las concesiones otorgadas son sujetos pasivos del impuesto predial, durante el tiempo de vigencia del Contrato de</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>Concesión, como es el caso de LAP. Asimismo, el numeral 4.1 del Contrato de Concesión establece la obligación del Concesionario de pagar una Retribución al Estado en función a los Ingresos Brutos definidos en el numeral 1.26 de dicho contrato.</p> <p>Por tanto, no resulta razonable trasladar el pago de una obligación contractual como la Retribución al Estado a los Usuarios Intermedios. En tal sentido, no se acepta el párrafo propuesto por LAP.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p>Se mantiene la redacción del numeral 12.5 del Mandato de Acceso vigente sobre el 12.4 del proyecto de mandato de acceso.</p> <p>“12.4 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine.”</p>	<p>Sin comentarios</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Según los RTM del Anexo 14 del Contrato de Concesión, la infraestructura integral del aeropuerto debe mantenerse como nueva (tanto interna como externamente). Así lo establece el numeral 2.2 de dicho Anexo en el cual se prevé que las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de “edificio nuevo”. 2. Por otro lado, el numeral 5.11 del Contrato de Concesión estipula lo siguiente: “5.11 Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario”. 	<p>Al respecto, se verificó lo señalado por LAP respecto a las observaciones efectuadas por el OSITRAN sobre las áreas de mantenimiento, las cuales tenían un alcance sobre el interior y exterior de los contenedores, requiriéndoles además, que se incluya en el Plan Integral de Mantenimiento Anual 2021 y 2022 la incorporación del mantenimiento de áreas reguladas, tales como los contenedores de oficinas de mantenimiento de Aerolíneas así como los contenedores para el equipaje rezagado, bajo el argumento que el costo por las actividades de mantenimiento han sido considerados para la determinación de los respectivos cargos de acceso y serán materia de supervisión por parte de OSITRAN.</p> <p>Sin embargo, la propuesta de cláusula planteada por LAP implica que el Usuario Intermedio deba de presentar los siguientes documentos:</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>Bajo este contexto, se puede ver que, según lo explicado en el punto (1), el Contrato de Concesión exige a LAP que toda la infraestructura debe estar en perfecto estado y conforme se detalla en el punto (2), el Regulador solicita informes trimestrales a LAP sobre las operaciones, incluyendo los mantenimientos realizados en la infraestructura aeroportuaria. Por tanto, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, LAP realiza el mantenimiento a todas las áreas comunes del aeropuerto y solicita a los Usuarios Intermedios que asimismo brinden el correcto mantenimiento de la infraestructura de las áreas que ocupan, según lo indicado en los contratos de acceso que son aprobados por el Regulador.</p> <p>En ese sentido, LAP requiere solicitar los planes de mantenimiento a los Usuarios Intermedios con la finalidad de asegurarnos de que la infraestructura se encuentre en óptimas condiciones tal como nos lo exige el Contrato de Concesión.</p> <p>Por otro lado, es importante señalar que según los antecedentes tales como el Oficio 9637-2021-GSF-OSITRAN y el Oficio 10756-2021-GSF-OSITRAN (adjuntos como Anexo No. 3), el OSITRAN ha solicitado que se incluya en el Plan Integral de Mantenimiento Anual 2021, la incorporación de áreas reguladas, tales como Contenedores de Oficinas de Mantenimiento de Aerolíneas. Por ello, la propuesta de LAP en esta cláusula es completamente razonable pues garantiza que se cumpla oportunamente con los</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Plan anual de mantenimiento ● Informes trimestrales de cumplimiento del plan anual ● Planes de trabajo para realizar los mantenimientos <p>Considerando que LAP debe de presentar a Ositrán en su Plan Integral de Mantenimiento Anual el mantenimiento de los Contenedores de Equipaje Rezagado y Contenedores de Oficinas de Mantenimiento de Aerolíneas se acepta en parte la propuesta de LAP, quedando redactado de la siguiente manera:</p> <p><i>“12.4 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso.”</i></p> <p>Respecto al cumplimiento del Manual Humo, el numeral 12.2 del proyecto de mandato de acceso establece dentro de las obligaciones de los Usuarios Intermedios, el cumplimiento estricto de</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>planes de supervisión del OSITRAN y el Manual HUMO, cuya finalidad es dar correcto uso y mantenimiento a las instalaciones del AIJC; además se tratará de informes simples que solo serán presentados cuatro (4) veces al año.</p> <p>En caso de no cumplimiento con las observaciones del OSITRAN, LAP podría ser inclusive sancionada, motivo por el cual esta inclusión es necesaria para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de conservación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión.</p> <p>Por último, es necesario mencionar que LAP ha demostrado al Regulador, mediante el Anexo N°8 de la Carta C-LAP-GSC-2022-0051, remitida el 15.06.22, las evidencias en las cuales se verifican los casos en los que LAP reitera, frente al incumplimiento de algunos Usuarios Intermedios y conforme a lo establecido en los Contratos de Acceso, que procedan con la subsanación de observaciones de Mantenimiento a la Infraestructura de sus respectivas áreas. Adjuntamos nuevamente las referidas evidencias mediante Anexo No. 4 de la presente comunicación que demuestran la necesidad y la razonabilidad de que se acepte esta propuesta de LAP.</p> <p>En ese sentido, por lo antes expuesto, solicitamos que se mantenga la citada propuesta de LAP en el Mandato de acceso por esta Facilidad Esencial.</p>	<p>lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP, dentro de las que se encuentra el Manual Humo, por tanto, no resulta necesaria su precisión en esta cláusula.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>12.4 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas; (iii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el MANUAL HUMO a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.</p>	
<p>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</p> <p>12.14 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a tomar las medidas necesarias para poder prestar servicio de primeros auxilios y atención de urgencia a sus trabajadores, funcionarios, directivos, personal en general destacado en el Aeropuerto y clientes que puedan hacer uso de la(s) Área(s).</p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>	Sin comentarios	<p>La modificación a la NTC de “Servicios Médicos en los Aeródromos” ha sido pre-publicada en la web de la DGAC y LAP ha brindado sus comentarios. Ante ello y existiendo una propuesta de modificación de norma aún en revisión, sugerimos a OSITRAN que traslade dicha consulta a DGAC para tener precisión sobre el alcance de la NTC respecto a la atención médica de los pasajeros y usuarios del aeropuerto. Dado que todavía no se cuenta aprobada la nueva versión de la NTC, sugerimos el siguiente párrafo general en reemplazo de la cláusula anterior:</p> <p><i>“12.14 El Explotador del Aeródromo brinda la atención médica de las personas que se encuentran dentro de la infraestructura</i></p>	<p>Respecto a los comentarios expuestos por LAP con relación a la pre-publicación de una modificación a la NTC, la actuación del Regulador se sustenta bajo el marco normativo vigente, y es la NTC “Servicios Médicos en los Aeródromos” aprobado por Resolución Directoral N° 410-2013-MTC/12.</p> <p>Asimismo, el párrafo propuesto por LAP en la etapa de comentarios hace precisión a la obligación que tiene el Concesionario respecto a la atención médica que debe de brindar a las personas que se encuentran dentro del Aeropuerto en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión y asimismo, precisan la obligación del Usuario</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p><i>aeroportuaria dentro del marco del Contrato de Concesión. Asimismo, el aeródromo cuenta con los servicios de Sanidad Aérea Internacional cuyo objetivo es prestar atención médica a las personas que ingresan, salen o están en tránsito en el país. Sin perjuicio de lo anterior, el Usuario Intermedio es responsable ante su personal de cumplir con lo establecido en la Ley de SST y su Reglamento, D.S. N° 005-2012-TR (Art. 83). referido a adoptar las disposiciones necesarias para prevenir y dar respuesta ante situaciones de emergencia y accidentes de trabajo de todas las personas que se encuentren en el lugar de trabajo.”</i></p>	<p>Intermedio de cumplir con lo establecido en la legislación en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>En tal sentido, existen instrumentos normativos y contractuales donde cada una de las partes tiene establecidas sus obligaciones; por tanto, no se considera pertinente incorporar en el mandato que regirá la relación de acceso, obligaciones que ya se encuentran previstas en el marco normativo de manera independiente.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p>12.17 El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio – de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso.</p> <p>Para ello, deberá haber cursado una comunicación al ARRENDATARIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo cinco (05) Días Hábiles de anticipación y dando aviso del corte futuro del servicio. La facultad descrita en el presente párrafo es sin perjuicio del derecho</p>	<p>Sin Comentarios</p>	<p>LAP se encuentra de acuerdo de manera parcial, pues aceptamos la eliminación del concepto de retribución ya que, de acuerdo con los últimos cambios en el Contrato de Concesión, estos servicios básicos y de mantenimiento no están afectos a dicho cargo.</p> <p>Sin embargo, en el caso del aporte por regulación, LAP no está de acuerdo, ni acepta la eliminación de este concepto, ya que este concepto se paga sobre el total de la facturación que realiza LAP a sus clientes (incluyendo la facturación por el traslado del costo de los servicios básicos y de mantenimiento), por lo cual este sobrecosto debe ser recuperado en la facturación que realiza a los clientes.</p>	<p>Respecto a lo señalado por LAP, respecto al Aporte por Regulación, la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece en su artículo 10.- Aporte por Regulación, que “<i>Los Organismos Reguladores recaudarán de las empresas y entidades bajo su ámbito, un aporte por regulación, el cual no podrá exceder del 1% (uno por ciento) del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, de las empresas bajo su ámbito.</i>”</p> <p>Cabe precisar que el concepto de pago “Aporte por Regulación” que el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán, es por el cumplimiento de las funciones supervisora, reguladora y normativa que presta el Regulador a la Entidad Prestadora, por tanto, siendo una obligación exclusiva del Concesionario, no es aceptable que se</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>de LAP de aplicar las penalidades y/o intereses respectivos y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP. (...)</p>			<p>traslade este pago a los Usuarios Intermedios. No se acepta la propuesta de LAP y se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.</p> <p><i>“12.17 El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso. Para ello, deberá haber cursado una comunicación al ARRENDATARIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo cinco (05) Días Hábiles de anticipación y dando aviso del corte futuro del servicio. La facultad descrita en el presente párrafo es sin perjuicio del derecho de LAP de aplicar las penalidades y/o intereses respectivos y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<p><i>correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP.</i> (...)</p>
<p>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</p> <p>“12.26 No utilizar infraestructura que esté comprometida con otros servicios que LAP haya contratado en la zona de Plataforma, así como cumplir con las restricciones de uso de áreas no autorizadas por LAP por el presente Contrato”</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Consideramos que no solo debería ser acotado a la zona de la plataforma, ya que en caso hubiera un corredor en el área común u otra área tal como almacén, depósito, entre otros, que no haya sido entregada en virtud del presente Mandato, esta no puede ser empleada por el Usuario Intermedio bajo ningún supuesto. En ese sentido, LAP considera que debe mantenerse su propuesta.</p>	<p>LAP señala que el alcance de la cláusula no debería ser solo a la zona de plataforma dado que existen otras áreas que pueden ser empleadas por los Usuarios Intermedios sin que estas hayan sido asignadas en virtud del Mandato de Acceso.</p> <p>Al respecto, cabe precisar que la infraestructura puede estar sujeta a un contrato o mandato de acceso diferente al que es materia del presente informe, o inclusive a uno de naturaleza comercial. En ese sentido, a fin de precisar las restricciones de uso de los usuarios intermedios en el marco del presente mandato sin afectar los derechos que ostenten los Usuarios Intermedios respecto de otras áreas, se propone la siguiente cláusula:</p> <p><i>“12.26 No utilizar infraestructura que no haya sido asignada al Usuario Intermedio, así como cumplir con las restricciones de uso de áreas no autorizadas por LAP por el presente Mandato, salvo que cuente con un título que le otorgue el derecho de usar dicha infraestructura.”</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</p> <p>12.31 Contratar a la empresa autorizada por LAP a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto y/o líquidos (no recuperables, peligrosos y otros), así como los de sus proveedores y/o subcontratistas.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Efectivamente, como lo indica el OSITRAN, toda vez que LAP es responsable de los aspectos medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, está facultada a seleccionar a la EO-RS, mediante la cual se gestionarán todos los residuos generados en el Aeropuerto, independientemente de quienes sean los generadores de los residuos. En ese sentido, al haber seleccionado LAP a la EO-RS que prestará el servicio de manejo y disposición de residuos a todas las empresas que operan en el Aeropuerto, esta EO-RS es constantemente evaluada por LAP a fin de verificar el cumplimiento de todas las disposiciones que la Ley exige (autorizaciones, procedimientos, etc.).</p> <p>En el contexto antes descrito, un incumplimiento en el pago que las empresas que operan en el Aeropuerto deben realizar a la EO-RS seleccionada por LAP, por la prestación del servicio antes mencionado, generaría la suspensión del servicio y/o podría afectar económicamente a la EO-RS, siendo que dicha afectación, a su vez, pueda impactar en la calidad del servicio prestado; afectando ello el cumplimiento de la obligación de LAP establecida en el Contrato de Concesión, así como pudiendo impactar negativamente en el medio ambiente (contaminación cruzada, inadecuada disposición de residuos en el supuesto que la EO-RS suspenda el servicio por falta de pago, entre otros).</p> <p>Es necesario tener en cuenta que LAP ha demostrado que, a la fecha, los Usuarios Intermedios vienen teniendo retrasos con los pagos por el servicio prestado a la EO-RS,</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00060-2022-IC-OSITRAN, LAP está facultado para designar a la empresa que considere adecuada para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos dentro del aeropuerto, asegurándose así que se cumplan las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>La relación contractual que se origine entre los Usuarios Intermedios y la empresa designada por LAP por la prestación del servicio antes señalado, es de naturaleza comercial y no se encuentra relacionado con la prestación del Servicio Esencial de mantenimiento de aeronaves en el AIJC.</p> <p>Por tanto, las obligaciones del Usuario Intermedio frente a la empresa deberán estar regulados en el contrato comercial por la prestación del servicio y no, en la relación de acceso que pueda surgir con la emisión del Mandato de Acceso.</p> <p>Asimismo, el numeral 13.2 del proyecto de mandato establece como obligación del Usuario Intermedio de subsanar las observaciones encontradas por el Regulador en los plazos indicados por el mismo.</p> <p>Finalmente, el numeral 24.5 del proyecto de mandato establece que cualquier incumplimiento de las obligaciones del Usuario Intermedio referidas al medio ambiente, serán sujeto de penalidad, de conformidad con lo establecido en la</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>tal como se evidenció en el Anexo No. 6, remitido en la carta C-LAP-GSC-2022-0051, el cual remitimos nuevamente, como Anexo No. 5 de la presente comunicación, actualizado con las deudas de los Usuarios Intermedios al 31.07.2022.</p> <p>Por los argumentos antes descritos, LAP considera que debe mantenerse su propuesta original a fin de garantizar con el pago oportuno a la EO-RS, una no afectación al servicio prestado en el Aeropuerto.</p>	<p>cláusula vigésimo segunda del proyecto de mandato.</p> <p>En tal sentido, se mantiene el texto propuesto en el proyecto de mandato de acceso:</p> <p><i>12.31 Contratar a la empresa autorizada por LAP a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto y/o líquidos (no recuperables, peligrosos y otros), así como los de sus proveedores y/o subcontratistas.</i></p>
<p><u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p> <p><i>12.32 No emitir comunicados o Notas de Prensa que se deriven de la relación contractual existente en virtud del presente Mandato, sin previa comunicación al correo del Área de Reputación de LAP a través del correo electrónico comunicaciones@lima-airport.com.</i></p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>	Sin comentarios	<p>Tal como lo mencionamos en las reuniones de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP no quiere restringir el derecho de la libertad de expresión; lo que se busca es mantenerse informada sobre cuándo y qué contenido publica el Usuario Intermedio para que así, LAP pueda monitorear dicha información en sus canales de comunicación y trabajar de manera coordinada.</p> <p>A efectos de lograr un consenso en el presente Mandato, proponemos la siguiente redacción:</p> <p><i>“12.32 Se sugiere que toda comunicación que se derive de la relación contractual existente en virtud del presente Contrato sea previamente comunicada con el área de Comunicaciones de LAP para tomar conocimiento de esta y poder gestionar cualquier requerimiento.”</i></p>	<p>Reiteramos lo señalado mediante Informe N° 00060-2022-IC-OSITRAN, en el sentido que los comunicados de prensa es un tema de gestión interna del Concesionario, de los Usuarios Intermedios y demás empresas que operan en el AIJC.</p> <p>Asimismo, es responsabilidad de LAP gestionar y hacer seguimiento de los comunicados que realicen las empresas que operan en el AIJC, sin necesidad de establecerles vía este mandato de acceso la obligación a que éstas sean informadas a LAP previo a la publicación.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Segunda.- Obligaciones generales del Usuario Intermedio.</u></p>	Sin comentarios	LAP insiste en que se pueda incorporar esta obligación, toda vez que se enviaron los sustentos correspondientes de las demoras	Al respecto, Ositrán rechazó la propuesta de LAP respecto a la obligación de cumplir con la presentación y suscripción

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>12.34 Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato dentro del plazo que LAP establezca En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>		<p>de los Usuarios Intermedios para remitir los contratos de acceso suscritos, dando como resultado un promedio de diez (10) meses de demora. No es razonable que el OSITRAN desestime esta solicitud debido a que LAP no remitió casos de contratos de acceso referidos a esta facilidad esencial, puesto que esta situación se aplica para todos los mandatos de acceso vigentes. El objetivo de incluir esta obligación en los mandatos de acceso de todas las facilidades es prevenir que la situación, que se ha demostrado se presenta en otras facilidades, se repita en esta facilidad. Ello toda vez que en el supuesto que durante la vigencia de este nuevo Mandato de Acceso se den casos como estos, con lo que ello implica, LAP tendría que esperar las negociaciones de un nuevo mandato para plantear el incumplimiento.</p> <p>Con respecto a la casuística de este Mandato de Acceso, adjuntamos dos (2) casos presentados los últimos meses por parte de LATAM, en los que tuvieron demora para remitir los documentos suscritos de los Contratos N°40001058 y N° 40001070, para el Uso de la Facilidad Esencial de Mantenimiento Preventivo. Para el caso del Contrato N° 40001058, se remitió el documento a suscripción de LATAM el 25.02.2022, siendo que el 17.03.2022 remitió el Contrato de Acceso firmado; posteriormente, el 11.07.2022 (casi 4 meses después), LATAM solicitó realizar el cambio de uno de sus Representantes legales. Ante este requerimiento, LAP remitió el documento actualizado el 22.07.2022 y LATAM presentó todos los</p>	<p>de documentos relacionados al mandato de acceso, bajo el argumento de que los propios usuarios intermedios tienen todos los incentivos para cumplir con presentar todos los documentos necesarios para iniciar sus operaciones lo antes posible.</p> <p>Sin embargo, visto la casuística presentada por LAP se observa que no se estaría cumpliendo el supuesto expresado por Ositrán como argumento en el Informe N° 00060-2022-IC-OSITRAN, dado que los usuarios intermedios en las renovaciones de la relación de acceso están presentando demoras excesivas en la presentación y suscripción de los documentos relacionados al Mandato de Acceso.</p> <p>Esta demora se da en el supuesto que el Usuario Intermedio ya se encuentra brindando el respectivo servicio, por tanto, no tiene el incentivo necesario para cumplir con la presentación de los documentos debidamente suscritos por tanto, no asumen ningún riesgo operativo ni la posibilidad de retrasar el inicio de sus operaciones.</p> <p>En tal sentido, a fin de incentivar a los Usuarios Intermedios a cumplir con la presentación de los documentos requeridos para la suscripción de los respectivos contratos, se acepta la cláusula propuesta por LAP con una precisión respecto al plazo para la presentación, el cual será máximo hasta</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>documentos de manera correcta recién el 04.08.2022. En ese sentido, se puede evidenciar que, desde la fecha en la que LAP remitió la primera versión del Contrato de Acceso, transcurrieron 5 meses aproximadamente para que se concrete la firma de este.</p> <p>Para el caso del Contrato N° 40001070, LAP remitió el documento a suscripción de LATAM, el 04.05.2022; siendo que el 12.05.2022, LATAM remitió el Contrato de Acceso firmado; sin embargo, estaba pendiente que presenten las pólizas, carta fianza y los correos de sus Representantes legales dando su consentimiento para suscribir dicho documento para que el Contrato pase a firmas de los Representantes de LAP. Posterior a ello, el 08.07.2022 (2 meses después), LATAM remitió la carta fianza y póliza del Contrato y solicitó el cambio de uno de sus Representantes legales en dicho documento. LAP remitió el documento actualizado el 25.07.2022 y LATAM presentó todos los documentos de manera correcta recién el 05.08.2022. En ese sentido, se puede evidenciar que, desde la fecha en la que LAP remitió la primera versión del Contrato de Acceso, transcurrieron 3 meses aproximadamente para que se regularicen todos los documentos pendientes.</p> <p>No obstante, ello, esta casuística es meramente referencial, toda vez que como indicamos, la necesidad de incluir esta obligación obedece a un tema preventivo. Asimismo, es importante reiterar que existen casos de Usuarios Intermedios que vienen</p>	<p>treinta (30) días hábiles de recibido la notificación por parte de LAP.</p> <p><i>12.34 En caso de renovación de la relación de acceso, cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos necesarios para la formalización de dicha renovación dentro del plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibida la notificación de LAP. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>ocupando áreas y/o haciendo uso de facilidades esenciales tales como la del HBS, equipaje rezagado, entre otros, que a la fecha no envían sus contratos suscritos ni tampoco entregan las cartas fianzas o pólizas correspondientes.</p> <p>Es necesario tener en cuenta que el no contar con contratos suscritos no permite que LAP pueda hacer efectivo el cumplimiento de las obligaciones contractuales, tales como las relativas a los pagos que deben efectuar los Usuarios Intermedios a LAP, condiciones relativas a las áreas arrendadas, procedimientos que el Usuario Intermedio debe cumplir, entre otros (aspectos que no están contenidos en el REA de LAP), ni tampoco LAP puede aplicar penalidades por los eventuales incumplimientos. Adicionalmente a lo antes indicado, es necesario recordar que para que LAP remita al OSITRAN los contratos de acceso para la respectiva aprobación y consecuente entrada en vigencia de estos, se requiere que previamente los Usuarios Intermedios hayan remitido a LAP los contratos con sus anexos debidamente suscritos.</p> <p>Bajo ese contexto, LAP requiere contar con un mecanismo u herramienta que realmente incentive a los Usuarios Intermedios a cumplir con remitir los documentos firmados para que finalmente sean aprobados por el Regulador, puesto que a la fecha se ha evidenciado que no viene cumpliéndose y genera un impacto negativo en LAP ya que no se puede culminar la entrega de las áreas por hechos que son imputables a los</p>	

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>usuarios intermedios y en tanto se presentan tales dilaciones, se mantienen áreas que no son ocupadas ni pueden ser ofrecidas en arrendamiento, generándonos pérdidas financieras.</p> <p>Por último, queremos mencionar el caso puntual de AEROMÉXICO, quien a la fecha (agosto 2022) no ha remitido a LAP, el contrato correspondiente a la facilidad de HBS suscrito y recientemente ha remitido, luego de 2 años y 7 meses desde que fuera enviado para su suscripción, el Contrato correspondiente a la facilidad de Equipaje rezagado suscrito, pese a que estos documentos le fueron remitidos en abril 2020 y enero 2020 respectivamente. Ello fue evidenciado en el Anexo N°7, mediante el Informe enviado al OSITRAN, a través de la carta C-LAP-GSC-2022-0051.</p> <p>El análisis del caso de Aeroméxico se encuentra en la Carta de LAP en las páginas 14-15-16.</p>	
<p>Cláusula Décimo Tercera.- Subsanación de incumplimientos por parte del Usuario Intermedio.</p> <p>“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación.</p>	Sin comentarios	<p>Requerimos que se incluya en la cláusula la opción de solicitar la subsanación de observaciones de urgencia dentro del plazo de 24 horas de notificada la comunicación, ya que puede tratarse de observaciones que afecten la seguridad y operación aeroportuaria. Siendo algunos ejemplos, los casos de cerraduras en mal estado que no permitan un adecuado control de acceso, filtraciones, fallas eléctricas, abandono de equipos y/o materiales en áreas distintas a las Áreas entregadas en virtud del Contrato, que podrían generar posibles operativos UDEX, entre otros.</p>	<p>Respecto a los comentarios expuestos por LAP referidos al plazo de 24 horas para el levantamiento de las observaciones, manifestó que existen ciertas obligaciones que su incumplimiento podrían tener un impacto en las operaciones, y por tanto, el plazo de 24 horas para su atención se considera aceptable, siempre y cuando se muestre evidencia real de que el incumplimiento del Usuario Intermedio respecto a determinada obligación, pondría en riesgo la operación.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>En caso el usuario intermedio no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la penalidad establecida en la cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.”</p>		<p>En ese sentido, proponemos que el texto sea de la siguiente manera:</p> <p><i>“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación. Quedan exceptuados del plazo antes previsto la subsanación de las obligaciones que a criterio exclusivo de LAP deban ser subsanadas dada la relevancia e impacto en la operación aeroportuaria en un plazo de 24 horas, contados desde el día siguiente de dicha comunicación.</i></p> <p><i>En caso el Usuario Intermedio no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la penalidad establecida en la cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.”</i></p>	<p>Cabe precisar que, en el marco de lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP es responsable ante las autoridades competentes por la seguridad operacional y por garantizar la continuidad de las operaciones, por tanto, es el indicado para determinar que tipo de incumplimientos ponen en riesgo las operaciones en el AIJC.</p> <p>En tal sentido, se acepta en parte la propuesta de cláusula de LAP con la precisión de que podrá aplicar un plazo menor en el supuesto que el incumplimiento ponga en riesgo la seguridad operacional y la continuidad de las operaciones aeroportuarias, lo cual debe ser determinado razonablemente.</p> <p>La cláusula quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>“13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles contados desde el día siguiente de dicha notificación. Excepcionalmente, LAP otorgará un plazo menor cuando determine razonablemente que por dicho incumplimiento existe el riesgo de afectar la seguridad y las operaciones en el AIJC.</i></p> <p><i>En caso el Usuario Intermedio no proceda con subsanar la observación</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			dentro del referido plazo se aplicará la penalidad establecida en la cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la cláusula Vigésimo Sexta del presente Mandato.”
<p>Cláusula Décimo Novena: De los Seguros</p> <p>19.1 (...) La póliza debe señalar explícitamente que cubre el 100% de los daños materiales que puedan sufrir el (las) Área(s) entregada(s) en arrendamiento como parte de las Facilidades Esenciales. <u>Asimismo, la Póliza de Responsabilidad Civil deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación de la Compañía de seguros en contra de LAP.</u></p> <p>(párrafo no aceptado)</p>	<p>Vemos que hay un error entre lo indicado en el Informe Conjunto N° 0060-2022-IC-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso - Mantenimiento Preventivo.</p> <p>“...La póliza debe señalar explícitamente que cubre el 100% de los daños materiales que pueda sufrir el (las) Área(s) entregada(s) en arrendamiento. Asimismo, la Póliza de Responsabilidad Civil deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación de la compañía de seguros a favor de LAP.”</p>	Sin comentarios	<p>El comentario de los usuarios intermedios hace referencia a un error material en el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual se procede a modificar quedando de la siguiente manera:</p> <p>“19.1 (...) La póliza debe señalar explícitamente que cubre el 100% de los daños materiales que puedan sufrir el (las) Área(s) entregada(s) en arrendamiento como parte de las Facilidades Esenciales.”</p>
<p>Cláusula Vigésima.- Garantía de Fiel Cumplimiento.-</p> <p>“20.1 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,</p>	<p>En cuanto a la cláusula vigésima del proyecto de mandato de acceso, el OSITRAN no aceptó las observaciones realizadas por los Usuarios Intermedios.</p> <p>Así pues, por un lado, nos encontramos en desacuerdo con los términos del numeral 20.7 de la cláusula, relativo al plazo en el que los Usuarios Intermedios debería proceder con la ejecución de la carta fianza. Conforme hemos señalado en los actuados anteriores del presente proceso de negociación, proponemos como plazo para la ejecución de la garantía treinta (30) días calendario, pues el plazo indicado en la propuesta de</p>	Sin Comentarios	<p>Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2022-CD-OSITRAN, de fecha 27 de julio de 2022, el Regulador aprobó la modificación del Reglamento de Acceso de LAP, siendo uno de los puntos a modificar, la incorporación de la presentación de depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento.</p> <p>En tal sentido, se procede a incorporar donde corresponda en el mandato de acceso, los depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>irrevocable, sin beneficio de excusión, y de ejecución automática al sólo requerimiento de LAP.”</p> <p>20.7 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 calendario de comunicada la ejecución.</p>	<p>quince (15) días hábiles no es suficiente para poder cumplir con ejecutar la carta fianza. Al respecto, el plazo que se maneja internamente en la compañía para la ejecución de cartas fianzas es de 30 días hábiles. En ese sentido, imponer un plazo menor, constituiría una limitación al acceso a la facilidad esencial, y por ende una barrera burocrática, conforme señalamos líneas arriba.</p> <p>Por otro lado, de acuerdo indicamos en nuestra solicitud de mandato de acceso, consideramos pertinente incluir en la cláusula vigésima, una disposición que faculte a los usuarios intermedios a cumplir con presentar la garantía de fiel cumplimiento, sea mediante una carta fianza o por medio de un depósito en efectivo. Al respecto, en el Informe el OSITRAN rechazó nuestra propuesta en base a que, en dicha fecha, el REA LAP no prevé dicha posibilidad.</p> <p>Sin embargo, debe tomarse en consideración que el pasado 03 de agosto de 2022, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2022-CD-OSITRAN a través del cual se modifica el REA de LAP.</p> <p>En ese sentido, el REA de LAP ahora permite que se cumpla con la garantía de fiel cumplimiento por medio de una carta fianza o con un depósito en efectivo. De</p>		<p>“Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento. –</p> <p>20.1 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 <u>bancaria o un depósito en efectivo</u> de acuerdo a lo establecido en el REA de LAP. En caso se opte por lo primero, 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.</p> <p>Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios con relación al plazo para la restitución⁶ de la Carta Fianza, el cual consideran que no es suficiente para la restitución de la misma en el supuesto de que esta haya sido ejecutada por incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Asimismo, manifiestan que el plazo que manejan internamente para la restitución de la garantía es de 30 días.</p> <p>Cabe precisar que, lo propuesto por los Usuarios Intermedios implica que el área</p>

⁶ En sus escritos, las aerolíneas hacen referencia a la **ejecución** de las cartas fianza, pero el numeral 20.7 hace referencia al plazo para la **restitución** de la carta fianza, dado que el mandato de acceso no regula un plazo para la ejecución de dichas fianzas.

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>esta manera, el argumento indicado por el OSITRAN para rechazar nuestra propuesta de cláusula ya no se encuentra vigente, y a fin de mantener la coherencia en las normas del sector, se deberá prever la posibilidad de garantizar las obligaciones por ambas vías.</p> <p><i>“Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento. –</i> <i>20.1 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, <u>una carta fianza bancaria o un depósito en efectivo</u> de acuerdo a lo establecido en el REA de LAP. En caso se opte por lo primero, 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.</i> <i>(...)</i> <i>20.6 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 treinta (30) Días calendario de comunicada la ejecución (...).”</i></p>		<p>arrendada quede desprotegida por un periodo de treinta (30) días por otros posibles incumplimientos por parte de los mismos usuarios, lo cual no resulta razonable.</p> <p>Asimismo, el numeral 20.6 del proyecto señala que la ejecución de la carta fianza será debidamente informada y acreditada ante el USUARIO INTERMEDIO, es decir, el Usuario Intermedio tendrá conocimiento previo de la ejecución de la carta fianza, por lo que siendo así, puede iniciar las gestiones de su restitución con antelación a la notificación.</p> <p>Por tanto, se considera que el plazo de 15 días calendario contados a partir de que se comunica la ejecución de la Carta Fianza es tiempo suficiente para que los Usuarios Intermedios efectúen la restitución de la misma.</p> <p>Se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso, siendo el siguiente:</p> <p><i>“20.7 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 calendario de comunicada la ejecución.”</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Vigésima.- Garantía de Fiel Cumplimiento.-</p> <p>20.9 Asimismo, en la medida que el OSITRAN, apruebe la propuesta de modificación del REA LAP en la que se incluya la posibilidad de presentar un depósito en garantía como garantía de fiel cumplimiento como parte de los requisitos especiales aplicados a los servicios esenciales recogidos en dicho documento, el USUARIO INTERMEDIO podrá presentar como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:</p> <p>20.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituido.</p> <p>20.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO.</p> <p>LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2022-CD-OSITRAN, de fecha 27 de julio de 2022, el OSITRAN aprobó la modificación al REA LAP, de tal manera que el artículo 6 del REA LAP actualmente ya permite que la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Acceso pueda ser una carta fianza de fiel cumplimiento o depósito bancario, con la finalidad de respaldar el cabal cumplimiento de las obligaciones contractuales. Por lo expuesto, solicitamos al OSITRAN que reconsidere y acepte la propuesta de LAP.</p>	<p>Considerando que las partes están de acuerdo con la incorporación de los depósitos bancarios como garantía de fiel cumplimiento y que la misma, se encuentra regulada en el REA de LAP, corresponde, establecer en el mandato el procedimiento y las condiciones de su aplicación.</p> <p>Cabe indicar que, LAP en su proyecto de mandato de acceso, estableció lo que serían las condiciones de aplicación de los depósitos bancarios como Garantía de Fiel Cumplimiento del Mandato de Acceso.</p> <p>Dentro de su propuesta, LAP precisó lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La cuenta bancaria para efectuar el depósito. • El procedimiento de ejecución del Depósito en Garantía. • En caso de ejecución, el plazo para la restitución del depósito hasta el 100% del monto inicial. • Condiciones para su ejecución. • El plazo para la devolución del depósito al Usuario Intermedio. <p>No obstante, hay aspectos en la propuesta de LAP que se tienen que modificar a fin de ser consecuente con las propias exigencias que tienen los Usuarios Intermedios respecto a la Garantía de Fiel Cumplimiento, como el plazo para la devolución del importe de la garantía, o la utilización de la misma sobre incumplimientos que no tengan relación con el mandato.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial).</p> <p>En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.</p> <p>20.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Contrato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.</p> <p>20.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Contrato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO o cualquiera de sus sucursales mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP en virtud de otras relaciones contractuales, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.</p> <p>20.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución</p>			<p>En tal sentido, la numeral 20.9 de la cláusula vigésima del mandato quedaría redactada de la siguiente manera:</p> <p><i>“20.9 El USUARIO INTERMEDIO podrá presentar como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:</i></p> <p><i>20.9.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituído.</i></p> <p><i>20.9.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO. LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
<p>del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por vencimiento del Contrato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes ,LAP - en un periodo de quince (15) días hábiles contados desde el vencimiento o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial. Las partes reconocen que lo dispuesto por el REA LAP, aprobado por el Ositran, prevalece sobre otras disposiciones”.</p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>			<p><i>ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial).</i></p> <p><i>En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.</i></p> <p><i>20.9.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Contrato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.</i></p> <p><i>20.9.4 Si al finalizar el vencimiento del Contrato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP, se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.</i></p> <p><i>20.9.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por</i></p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>vencimiento del Contrato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes ,LAP - en un periodo de quince (15) días calendario contados desde el vencimiento o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá regirse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial.”</p>
<p>Cláusula Vigésimo Segunda.- Penalidad por incumplimiento.-</p> <p>"22.1 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 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, éste estará obligado a abonar el importe de US \$ 500,00 (quinientos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), por cada evento de incumplimiento.</p> <p>La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al Usuario Intermedio."</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Consideramos necesario hacer un ajuste en el texto planteado por el OSITRAN ya que hay que tomar en cuenta que luego de haber notificado LAP el incumplimiento en los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento , siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. Contrariamente, la propuesta del OSITRAN da a entender que solo se permite aplicar la respectiva penalidad por única vez ante un evento de incumplimiento. Bajo esta figura, se estaría permitiendo que el Usuario Intermedio permanezca sin subsanar la obligación a su cargo de manera indefinida y en esta situación no asumiría ninguna consecuencia</p>	<p>Respecto a lo señalado por LAP, efectivamente, el objetivo de una cláusula de penalidades es disuadir el posible incumplimiento de obligaciones contractuales.</p> <p>En el caso específico, el numeral 22.1 del proyecto de mandato señala en la parte final del primer párrafo, que la penalidad será de aplicación por cada evento de incumplimiento, lo cual no implica que, una vez que se dio el incumplimiento por parte del Usuario Intermedio, este no pueda ser penalizable nuevamente en caso exista un nuevo incumplimiento detectado.</p> <p>Por el contrario, lo planteado por LAP en sus comentarios implicaría que, luego de aplicada una penalidad inicial, exista un apercibimiento para que se cumpla con la obligación en aquellos casos en que el Usuario Intermedio persiste en el incumplimiento. Lo cual constituye una</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>Es necesario señalar que no necesariamente sería una alternativa la ejecución de la carta fianza por el incumplimiento reiterativo, toda vez que como hemos demostrado, los principales incumplimientos que tienen los Usuarios Intermedios, en las distintas facilidades esenciales, corresponden a la presentación, renovación y/o restitución de la carta fianza. En ese sentido, LAP no cuenta con las herramientas que efectivamente permitan desincentivar el incumplimiento de las obligaciones a los Usuarios Intermedios, tal como se ha evidenciado en los documentos enviados en la carta C-LAP-GSC-2022-0051, los cuales volvemos a remitir en el presente documento como Anexo No.7.</p> <p>Por otro lado, como es de conocimiento del OSITRAN, producto de las inspecciones comerciales, la remisión de los certificados de la renovación de las cartas fianzas de los Usuarios Intermedios que no habían cumplido con dicha obligación frente a LAP, ha sido materia de observación y requerimiento a LAP siendo que nuestra Representada debe atender tales observaciones en los plazos que determina el Organismo Regulador. Se adjunta como evidencia el Acta de inspección N° 00066-2022-JCA-GSF-OSITRAN/LAP, como anexo No. 8. Como se puede evidenciar, LAP podría ser pasible del inicio de un procedimiento sancionador por parte del OSITRAN por un incumplimiento de los Usuarios Intermedios, respecto del cual es necesario establecer medidas eficientes que permitan disuadir de los incumplimientos.</p>	<p>propuesta nueva en la que sería necesario definir, por ejemplo, el plazo para efectuar el apercibimiento por parte de LAP y el plazo que debe ser otorgado al Usuario Intermedio, de manera que no quede a criterio unilateral la penalización aplicable.</p> <p>Al respecto, cabe recordar que las reglas que se pretendan aplicar a la relación de acceso deben ser propuestas durante el periodo de negociación del contrato, toda vez que la regulación prevista en el REMA privilegia la negociación entre las partes, donde la intervención del Regulador se ciñe a los aspectos en los que no se han arribado a acuerdos.</p> <p>En tal sentido, la propuesta de LAP constituye un planteamiento nuevo no abordado en el periodo de negociación y, consecuentemente, no corresponde ser incorporado en el mandato de acuerdo con lo establecido en el artículo 43 del REMA.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
		<p>En el contexto antes descrito, proponemos el siguiente texto:</p> <p><i>"22.1 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 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar el importe de US \$ 500,00 (quinientos y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), por cada evento de incumplimiento. En el supuesto de que el USUARIO INTERMEDIO persista con el cumplimiento, previo apercibimiento de LAP, se aplicará nuevamente la penalidad antes indicada.</i></p> <p><i>La Penalidad antes mencionada será de aplicación por cada incumplimiento atribuible al Usuario Intermedio".</i></p>	
<p>Cláusula Vigésimo Sexta: Resolución del Mandato</p> <p>26.1 Sin perjuicio de las causales de resolución automática establecidas en otras cláusulas, LAP podrá resolver el Contrato de pleno derecho, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430 del Código Civil, cuando el USUARIO INTERMEDIO:</p> <p>(...)</p> <p>j) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial del INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.</p>	<p>Al respecto, según se puede apreciar de una lectura en conjunto de las causales de resolución del contrato expuestas en la cláusula vigésimo sexta, la finalidad de establecer un hecho como causal de resolución es que la parte que la alegue, pueda prevenir una situación de riesgo en caso persista el contrato. En ese sentido, en el caso del inciso j) el riesgo únicamente se presentaría cuando un tercero solicite la reestructuración patrimonial o su declaratoria de insolvencia, pues ante dicho escenario podría producirse un cambio de control en la compañía o la quiebra. En el supuesto que la compañía se someta voluntariamente a un proceso de reestructuración, dicho riesgo no</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, cabe precisar que, el Concesionario, a través del contrato de concesión adquirió el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión, asimismo, LAP es el responsable de la operación del aeropuerto y de la prestación de servicios aeroportuarios y de aeronavegación a su cargo, entre otros.</p> <p>Siendo así, y dado que es una Concesión del tipo autosostenible, el Concesionario tiene los incentivos necesarios para buscar incrementar las operaciones aeroportuarias a través del incremento de los vuelos y de las operaciones aeroportuarias, por tanto, la resolución</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>existiría, por lo que no tendría sentido mantener la cláusula en dichos términos.</p> <p>Consideramos incorrecto que la cláusula se mantenga redactada en dichos términos, pues facultaría a que LAP alegue la resolución sin que materialmente exista algún riesgo. Nuevamente, ello implicaría admitir una situación de desequilibrio contractual en perjuicio de las aerolíneas; y al ser LATAM el competidor con la mayor cuota en el mercado de aviación comercial, representaría un riesgo potencial de cara al servicio que reciben los usuarios finales.</p> <p>Ahora bien, el OSITRAN indicó en el Informe como sustento para mantener la cláusula redactada en dichos términos, que en el mandato de acceso vigente dictado por la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN se prevé ambos escenarios como causales de resolución al contrato. Sin embargo, consideramos que ello no es una motivación suficiente, ya que la regulación de servicios públicos debe ir actualizándose de forma tal que su regulación sea la más adecuada para el bienestar de los consumidores.</p> <p>Sobre todo, hay que considerar que a raíz de la propagación de la Covid-19 y la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional, tenemos un panorama distinto en el mercado de aviación comercial. En ese sentido, la posibilidad de que una aerolínea solicite someterse voluntariamente a un proceso de</p>		<p>de contratos o mandatos de acceso para la prestación de servicios esenciales necesarios para completar la cadena logística de transporte en una relación origen – destino y vinculados a una retribución económica sin razón justificada, no sería razonable desde un punto de vista empresarial.</p> <p>Por otro lado, tal como señala el Concesionario, un proceso de reestructuración patrimonial es una herramienta legal que permite evitar perder el control de la compañía y que le permita continuar con sus actividades y giro del negocio, y, por lo tanto, mantenerse en el mercado. Sin embargo, el inicio de este procedimiento es el reflejo de la situación financiera de una empresa e implica que exista riesgo de incumplimiento de sus obligaciones contractuales e incluso en la prestación del servicio.</p> <p>Asimismo, el texto del encabezado de la cláusula vigésimo sexta establece que, de darse los supuestos señalados, LAP podrá resolver el Mandato, es decir, es facultativo del Concesionario analizar si en un proceso de Reestructuración Patrimonial específico existe o no un riesgo de incumplimiento por parte del usuario intermedio en los pagos de las facturas e incluso en el incumplimiento de la prestación del servicio, y según el análisis efectuado, tomar la decisión de resolver la relación de acceso establecida a través del mandato.</p>

Texto cláusula Proyecto Aprobado	Comentarios Usuarios Intermedios	Comentarios LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>reestructuración ya no es una posibilidad remota. Y ello no implica un riesgo para LAP, pues precisamente, es una herramienta legal para evitar perder el control de la compañía, o que la misma quiebre.</p> <p>En ese sentido, consideramos que el inciso j) del numeral 26.1 de la cláusula vigésimo sexta del mandato de acceso deberá estar redactada en los siguientes términos:</p> <p><i>“j) Sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él”.</i></p>		<p>Por lo antes expuesto, se mantiene la redacción del proyecto de mandato de acceso.</p>
<p>Cláusula Trigésimo Cuarta: Allanamiento a futuro</p> <p>Por la presente, el USUARIO INTERMEDIO se allana anticipadamente al desalojo que interpondría LAP, en caso de conclusión del Contrato (vencimiento del plazo) o de resolución del Contrato por falta de pago del Cargo de Acceso, de conformidad con el Artículo 594 del Código Procesal Civil (modificado por la Ley N 30201 u otra con similar alcance).</p> <p>(TEXTO NO ACEPTADO)</p>		<p>Si bien se trata de una norma procesal, la finalidad de ésta es garantizar que el arrendatario no se quede ocupando el área arrendada a pesar de que no venga efectuando el pago del cargo de acceso, situación en la cual LAP resultaría sumamente perjudicada y en una situación de desventaja y perjuicio financiero</p>	<p>Al respecto, reiteramos los argumentos expuestos en el Informe N° 00060-2022-IC-OSITRAN, respecto a la propuesta de de LAP de incorporar la cláusula de Allanamiento a futuro en el Mandato de Acceso para prestar el servicio de Mantenimiento de Aeronaves, en el sentido que se trata de un aspecto procesal que, si bien puede ser válidamente pactada en el marco de la libre voluntad de las partes en un contrato, el Regulador no tendría fundamentos para imponer acuerdos previos en materia procesal a quien hará las veces de arrendatario en un mandato.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP.</p>

- 4.14. Por lo expuesto, teniendo en consideración lo remitido por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto de los cargos de acceso y su aplicación durante el periodo de vigencia del mandato, se adjunta al presente informe, los términos y condiciones del Mandato de Acceso correspondiente.

V.- CONCLUSIONES:

- 5.1. 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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Al respecto, se han evaluado los comentarios formulados dentro del plazo establecido por el REMA.
- 5.2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Mandato de Acceso se presentan en el Anexo I, 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.
- 5.3. El cargo de acceso por el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00082-2022-GRE-OSITRAN es de USD 7.17 por m2 para almacenes, USD 11,95 por m2 para oficinas y USD 7.49 por m2 para talleres, sin IGV, el cual tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

VI.- RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo de OSITRAN el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el Mandato de Acceso solicitado por las Aerolíneas, a fin de que éstas accedan a las facilidades esenciales de almacén, oficina y talleres de mantenimiento para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los términos descritos en el Anexo I adjunto, que recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

HUMBERTO LUIS SHEPUT STUCCHI
Gerente de Asesoría Jurídica

Elaborado por: Ernesto Mamani/Martha Zamora
N.T. 2022097139.

INFORME N° 082-2022-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022
15:38:33 -0500



Para : **MARÍA TESSY TORRES SÁNCHEZ**
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto : Determinación de los cargos de acceso aplicables a las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en hangares y otras áreas del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Memorando N° 01490-2022-GSF-OSITRAN del 17-08-2022
b) Memorando N° 01442-2022-GSF-OSITRAN del 11-08-2022
c) Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN de fecha 06-07-2022

Fecha : 15 de setiembre de 2022

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es analizar los comentarios recibidos mediante los documentos a) y b) de la referencia en relación con la Propuesta de Cargo de Acceso contenida en el Informe de la referencia c), con el fin de formular y proponer el Cargo de Acceso aplicable a las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en hangares y otras áreas (arrendamiento de áreas de mantenimiento) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh) concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario).

II. ANTECEDENTES

2. El 09 de agosto de 2017, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN, se confirmó la Resolución N° 008-2017-CD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a LAP para la utilización del AIJCh con el fin de que los usuarios intermedios¹ puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (en adelante, arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo), estableciendo las condiciones y cargos de acceso aplicables durante tres (03) años. Así, a través de dicha Resolución, se establecieron los siguientes cargos de acceso:

Almacén: USD 4,15 por metro cuadrado al mes (sin IGV).
Oficinas: USD 6,92 por metro cuadrado al mes (sin IGV).
Talleres: USD 4,34 por metro cuadrado al mes (sin IGV).

3. Mediante diversas comunicaciones recibidas entre el 05 y 07 de abril de 2022, los usuarios intermedios Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal del Perú (en adelante, Aeroméxico), United Airlines Inc. Sucursal del Perú (en adelante, United Airlines) y LATAM Airlines Perú S.A. (en adelante, LATAM) solicitaron al Ositrán -en el marco de lo dispuesto en los artículos 44 y 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público- la emisión de un mandato de acceso para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras áreas en el AIJCh.
4. El 3 de mayo de 2022, mediante Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las aerolíneas solicitantes; así como la información remitida por el Concesionario con la finalidad de que se efectúe el cálculo del cargo de acceso aplicable al Servicio Esencial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo en el AIJCh,

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 14:58:28 -0500

¹ Jet Blue, LATAM, American Airlines, United Airlines, Air Canada, e Interjet.

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 15/09/2022 13:58:00 -0500

5. El 05 de mayo de 2022, mediante Oficio N° 04159-2022-GSF-OSITRAN, la GSF solicitó a LATAM que remita el sustento correspondiente al cálculo del cargo de acceso propuesto en su solicitud de mandato de acceso en formato Excel.
6. Mediante Carta S/N, recibida el 12 de mayo de 2022, LATAM remitió el sustento del cálculo del cargo de acceso en el formato solicitado por el Regulador.
7. El 19 de mayo de 2022 personal de Ositrán realizó una visita de inspección a las instalaciones del área de Mantenimiento Preventivo del AIJCh² acompañado de personal de Lima Airport Partners S.R.L, conforme fue consignado en la respectiva Acta de visita de inspección.
8. El 20 de mayo de 2022, mediante Oficio N° 104-22-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó a LAP información complementaria en relación con las áreas puestas a disposición de los usuarios intermedios como infraestructura para el servicio esencial de mantenimiento preventivo, así como en relación con las inversiones declaradas por LAP para el año 2018, otorgándole un plazo de tres (3) días hábiles.
9. Con Carta N° C-LAP-GRAP-2022-0068, recibida el 24 de mayo de 2022, LAP solicitó que se le amplíe el plazo a diez (10) días hábiles para remitir la información solicitada.
10. Con Oficio N° 00107-2022-GRE-OSITRAN, del 24 de mayo de 2022, se comunicó a LAP que se le otorgaba la ampliación de plazo solicitada.
11. El 25 de mayo de 2022 se efectuó una visita de inspección complementaria a las áreas de mantenimiento preventivo clasificadas como oficinas de mantenimiento arrendadas a Aerolíneas Argentinas S.A. y Lima Avionics Systems S.A.C. - LASSAC Aero.
12. A través del Memorando N° 00101-2022-GRE-OSITRAN, de fecha 26 de mayo de 2022, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se disponga una ampliación de plazo de veinte (20) días hábiles para emitir el proyecto de mandato de acceso en atención a que se había requerido al concesionario información necesaria para el cálculo del cargo de acceso, la cual estaba pendiente de entrega y considerando que se requería de un plazo prudencial para su respectivo procesamiento y evaluación.
13. Con fechas 26 y 30 de mayo de 2022, se llevaron a cabo reuniones virtuales entre representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán y LAP, con la finalidad de aclarar las diferencias identificadas entre lo reportado en algunos formatos del Informe de Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2021 y los reportes de la estadística mensual remitidos por el Concesionario durante el 2021.
14. El 01 de junio, a través de la Carta C-LAP-GCF-2022-0346, LAP presentó información de actualizada de los Anexos 2, 8, 9 y 11 del informe de contabilidad regulatoria correspondiente al ejercicio 2021.
15. Mediante Informe Conjunto N° 00046-2022-IC-OSITRAN del 2 de junio de 2022 las Gerencias de Asesoría Jurídica y de Supervisión y Fiscalización sustentaron la necesidad de acumular los procedimientos para la emisión de mandatos de acceso, referidos a las Facilidades Esenciales de Counter, Oficinas Operativas y Área de Mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez y de prorrogar el plazo previsto en el artículo 99 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA)

² Adicionalmente se visitaron las áreas de Mantenimiento Ejecutivo, Check in, oficinas operativas y oficinas operativas área gris en el marco de sus respectivos procedimientos de emisión de mandatos de acceso a dichas facilidades esenciales.

16. Mediante Carta C-LAP-GSC-2022-0026 del 06 de junio de 2022, el Concesionario remitió la información complementaria requerida con Oficio N° 104-22-GRE-OSITRAN para el cálculo del cargo de acceso.
17. El 08 de junio de 2022 el Consejo Directivo del Ositrán en su Sesión Ordinaria N° 766-2022-CD-OSITRAN acordó aprobar la acumulación de los procedimientos para la emisión de mandatos de acceso a la facilidad esencial de área de mantenimiento en el AIJCh, solicitados por Aeroméxico, LATAM, United Airlines; así mismo, prorrogó en veinte (20) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes el proyecto de mandato de acceso.
18. El 16 de junio de 2022 se llevó a cabo una reunión virtual entre representantes de LAP y representantes de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el objetivo de que el Concesionario explique los supuestos utilizados para el cálculo de la depreciación en su propuesta de cargos, así como para aclarar consultas sobre el listado de las áreas de Mantenimiento Preventivo remitidas a Ositrán mediante Carta C-LAP-GSC-2022-0026.
19. Con Carta C-LAP-GSC-2022-0052 del 17 de junio de 2022, el Concesionario solicitó que, en atención a las precisiones efectuadas en la reunión detallada en el numeral anterior, se tenga en cuenta una corrección en el Listado de áreas destinadas al Mantenimiento Preventivo, indicando que la oficina arrendada a Lima Avionics Systems S.A.C. de metraje de 79,73 m² fue clasificada como mantenimiento estándar, correspondiendo en realidad a una oficina de mantenimiento ejecutivo.
20. Mediante Memorando N° 00124-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la verificación de la información presentada por LAP respecto de las inversiones ejecutadas en el 2018 relacionadas con las mejoras efectuadas a determinados almacenes destinados al arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo. Dicha solicitud fue atendida mediante Memorando N° 01158-2022-GSF-OSITRAN, de fecha 05 de julio de 2022.
21. El 30 de junio de 2022, mediante Informe N° 055-2022-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la propuesta de cargos de acceso aplicable al Servicio Esencial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo en el AIJCh solicitada mediante Memorando N° 00788-2022-GSF-OSITRAN
22. El 06 de julio de 2022, en la sesión de Consejo Directivo N° 768 se solicitó al Consejo Directivo del Ositrán autorización para realizar algunas precisiones al Informe N° 055-2022-GRE-OSITRÁN, las cuales fueron incluidas en el Informe N° 062-2022-GRE-OSITRÁN.
23. En la misma fecha, mediante Acuerdo N° 2445-768-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso para el uso de Facilidades Esenciales para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras áreas (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso) sustentado en el Informe Conjunto N° 00060-2022-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 00062-2022-GRE-OSITRAN.
24. El 11 y 18 de agosto de 2022, la GSF remitió a esta Gerencia los comentarios efectuados por LAP y LATAM (mediante Memorando N° 01442-2022-GSF-OSITRAN) y por United Airlines (con Memorando N° 01490-2022-GSF-OSITRAN), respectivamente, sobre el Proyecto de Mandato de Acceso, dentro de los cuales se incluyen comentarios respecto de la Propuesta de Cargo de Acceso desarrollada en el Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN. Dichos comentarios serán objeto de análisis en el presente Informe.

III. PROPUESTAS DE CARGOS DE ACCESO PRESENTADAS POR LAS PARTES

III.1. Proceso de Negociación

25. De acuerdo con lo informado por LATAM mediante la Carta S/N recibida el 8 de abril de 2022, el proceso de negociación se llevó a cabo en tres reuniones. La primera sostenida el 29 de setiembre de 2021, la segunda, el 26 de octubre de 2021, y la tercera, el 22 de diciembre de 2021.
26. En dichas reuniones se revisaron las propuestas de modificaciones planteadas por LAP al Mandato de Acceso emitido mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2017-CD-OSITRAN, así como la propuesta de Cargo de Acceso. De esta manera, se negociaron las condiciones y el Cargo de Acceso del proyecto de Contrato de Acceso, arribándose a acuerdos en algunas propuestas y desacuerdos en otras; en particular, aquellas propuestas que significaban un cambio en las condiciones actuales, tales como: el alcance del objeto del contrato, el Cargo de Acceso, obligaciones a cargo de los usuarios, entre otros.
27. En el proceso de negociación, LAP planteó el cobro cargos de acceso mensual (sin IGV) vigentes hasta 2023 equivalentes a USD 6,88/m² para almacenes, USD 11,47/m² para oficinas y USD 7,19/m² para talleres. Por su parte, los cargos de acceso propuestos por las aerolíneas ascendían a USD 3,75/m² para almacenes, USD 6,25/m² para oficinas y USD 3,92/m² para talleres
28. Durante el desarrollo de las reuniones ambas partes actualizaron sus propuestas de cargos de acceso consideran una vigencia hasta el 30 de noviembre de 2024 planteada por LAP.
29. Así, la nueva propuesta presentada por LAP planteaba los siguientes montos (sin IGV) por concepto de cargo de acceso mensual:
- Almacenes : USD 7,52 /m²
 - Oficinas : USD 12,54 /m²
 - Talleres : USD 7,86 /m²
30. Las aerolíneas, por su parte, mostraron su desacuerdo con el cargo propuesto por LAP, y plantearon los siguientes cargos de acceso mensual:
- Almacenes : USD 3,72 / m²
 - Oficinas : USD 6,19 / m²
 - Talleres : USD 3,88 / m²
31. Posteriormente, con fecha 25 de febrero de 2022, LATAM presentó a LAP una Carta Notarial indicando su desacuerdo con varias de las condiciones contractuales, así como el Cargo de Acceso propuesto para su renovación; y, en tal sentido, manifestaron su intención de concluir las negociaciones destinadas a la renovación del Contrato de Acceso
32. De este modo, de conformidad con el artículo 99 del REMA el cargo de acceso que fije Ositrán, se establecerá dentro los límites propuestos por las partes durante el período de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación. En el presente procedimiento los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación son los siguientes:

Cuadro N° 1
Límites propuestos por las partes para el Cargo de Acceso

	Propuesta LAP	Propuesta Aerolíneas
Almacenes USD por m2	7,52	3,72
Oficinas USD por m2	12,54	6,19
Talleres USD por m2	7,86	3,88

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

33. Por tanto, al ser el cargo de acceso un motivo de discrepancia entre el Concesionario y los usuarios intermedios, se requiere la intervención del Regulador sobre este punto.
34. En ese sentido, en el Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN el Regulador desarrolló una propuesta de cargos de acceso para el Servicio Esencial de Arrendamiento de áreas para mantenimiento preventivo, la cual ha sido puesta a disposición de las aerolíneas y de LAP para su revisión y remisión de comentarios. Tal como se señala en Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN, la propuesta de cargos de acceso fue desarrollada utilizando, por un lado, la propuesta presentada a Ositrán por Aeromexico, United Airlines y LATAM, que fue utilizada en el proceso de negociación detallado en el acápite anterior, y, de otro lado, la propuesta presentada por LAP que contenía información actualizada en relación con la utilizada en el periodo de negociación, ambas propuestas se detallarán a continuación.

III.2. Propuesta presentada por LAP a Ositrán

35. La propuesta de LAP que se explicará a continuación se encuentra contenida en el Memorando M-GPF-GRAP-2022-017 remitido al Ositrán mediante Carta C-LAP-GCC-2022-0049 de fecha 29 de abril de 2022. Cabe precisar que dicha propuesta es una actualización³ de la propuesta de cargos de acceso sometida a evaluación en el proceso de negociación, y fue enviada en respuesta a la solicitud realizada por Ositrán, a través del Oficio N° 3398-2022-JCA-OSITRAN.

a) **Proyección de demanda**

36. LAP señaló que el área total destinada al mantenimiento disponible en el año 2022 es de 1 361,24 m²; cifra que incluye áreas para talleres, oficinas y almacenes orientados al desarrollo de actividades relacionadas con el mantenimiento preventivo⁴, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro N° 2
LAP: Oferta de áreas de mantenimiento (m²)

Oferta (m ²)	2022
Almacén de mantenimiento preventivo	1 022,37
Oficina de mantenimiento preventivo	251,27
Taller de mantenimiento preventivo	87,60
Total	1 361,24

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

37. Adicionalmente, el Concesionario señaló que a partir de la estadística de ocupación (área demandada/área ofertada) del periodo 2019-2021, se aprecia que el factor de ocupación ha evolucionado conforme al siguiente detalle:

³ Dicho monto cuenta con información actualizada por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2021 en la estimación de los costos operativos, actualización del WACC propuesto por LAP para el 2021 (actualización de betas hasta diciembre de 2021) y la estimación de que el nuevo cargo aplicaría en agosto 2022, lo cual implica considerar siete meses el cargo vigente y cinco meses el cargo propuesto en el flujo de caja de dicho año.

⁴ Posteriormente a la presentación de la propuesta, mediante Carta C-LAP-GSC-2022-0026 el Concesionario remitió una comunicación en la que informaba que la oficina arrendada a Lima Avionics Systems S.A.C. de metraje de 79,73 m² incluida inicialmente como parte de la oferta de áreas de mantenimiento preventivo, correspondía a una oficina de mantenimiento ejecutivo, por lo que se debe retirar dicha superficie de la oferta de oficinas de mantenimiento preventivo (quedando disponible 171,54 m²). Cabe indicar que, en dicha comunicación, LAP no actualizó su propuesta de cargos de acceso.

Cuadro N° 3
LAP: Factor de ocupación (m²)

Área	2019	2020	2021	Promedio 2019-2021
Almacenes	97%	98%	99%	98%
Oficinas	100%	100%	100%	100%
Talleres	100%	100%	100%	100%

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

38. En tal sentido, para proyectar la demanda de áreas para el periodo 2022 a 2031, LAP utilizó el factor de ocupación promedio 2019 – 2021 por cada categoría de área.

b) Ingresos

39. LAP presentó una estimación del flujo de caja para el cargo de acceso en un horizonte temporal que abarca hasta el año 2031, sin proporcionar una explicación de por qué dicho periodo resultaría adecuado para el presente procedimiento.
40. Así, la estimación de los ingresos del Concesionario considerados en el flujo de caja para los años 2022-2031 es resultado de multiplicar (i) la estimación del área demandada, por (ii) los cargos de acceso del modelo, a excepción de la proyección del 2022. Para este último año LAP calculó un promedio de siete meses con los cargos actuales (almacenes USD 4,15 por m², oficinas USD 4,34 por m² y talleres USD 4,15 por m²) y cinco meses con los cargos propuestos, bajo el supuesto que los nuevos cargos entrarían en vigencia en agosto de 2022. La proyección de ingresos brutos de LAP se muestra a continuación.

Cuadro N° 4
LAP: Ingresos brutos por el arrendamiento de área de mantenimiento, 2022-2031

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos	107 587	152 901								
Almacenes m²	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Cargo USD/m² 8,44	5,94	8,44	8,44	8,44	8,44	8,44	8,44	8,44	8,44	8,44
Oficinas m²	251	251	251	251	251	251	251	251	251	251
Cargo USD/m² 14,06	9,90	14,06	14,06	14,06	14,06	14,06	14,06	14,06	14,06	14,06
Talleres m²	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Cargo USD/m² 8,81	6,20	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

c) Costos de operación y mantenimiento

41. LAP señaló que para la estimación de los costos de operación y mantenimiento siguió los criterios aplicados por el Ositrán en el procedimiento anterior de determinación de cargos de acceso. Asimismo, el Concesionario indicó que utilizó como fuente de información la Contabilidad Regulatoria de los años 2021, 2020 y 2019.
42. Según lo alegado por LAP, para la determinación del costo directo siguió el criterio de Ositrán del procedimiento anterior y consideró solo los costos de seguros y *fee* del operador.
43. Por su parte, en el caso de los costos indirectos, el Concesionario consideró a aquellos costos comunes asignados al servicio mediante un cost driver apropiado, excluyendo a: (i)

la participación de trabajadores, debido a que dicho concepto está incluido en el cálculo del WACC, y (ii) el consumo de electricidad.

44. En cuanto a los costos no imputables, LAP señaló que este concepto incluye todos los gastos de administración en los que incurre para la prestación de los servicios, por lo que deben ser recuperados por todos los servicios. Así, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria, la asignación se realiza como un porcentaje estimado en función de los costos directos e indirectos (sin considerar la participación de trabajadores).
45. Considerando dichos criterios, LAP reconstruyó el año base a partir del promedio de los valores obtenidos de la Contabilidad Regulatoria de 2021, 2020 y 2019 ajustando los últimos datos por la inflación.
46. De este modo, LAP construyó valores base para el 2021, obteniendo (i) un costo directo de USD 3 168, (ii) costos indirectos de USD 31 297, y, (iii) costos no imputables de USD 7 908. Con dichos valores base, la entidad prestadora proyectó la evolución de los costos para el periodo 2022 a 2031. Para dicha proyección de la evolución de los costos en el futuro utilizó la proyección de la variación porcentual al final de periodo del *Consumer Price Index* (CPI) de los Estados Unidos para el periodo 2022-2026 publicada por el Fondo Monetario Internacional en el documento "Panorama Económico Mundial" de octubre de 2021. Los resultados de la proyección de costos de LAP se muestran a continuación:

Cuadro N° 5
LAP: Costos de operación y mantenimiento, año base 2021, proyección 2022 -2031 (USD)

OPEX	2021*	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Seguros	2 988	3 067	3 148	3 228	3 307	3 381	3 457	3 534	3 613	3 694	3 777
Fee	171	176	181	185	190	194	198	203	207	212	217
Opex Directo	3 160	3 243	3 329	3 414	3 497	3 575	3 655	3 737	3 820	3 906	3 993
Opex Indirecto	31 297	32 123	32 971	33 813	34 635	35 410	36 203	37 013	37 842	38 688	39 554
No Imputable	7 908	8 117	8 331	8 544	8 752	8 948	9 148	9 353	9 562	9 776	9 995
CostoTotal	42 365	43 483	44 631	45 771	46 884	47 933	49 006	50 103	51 224	52 370	53 542

* Año base construido como el promedio de la Contabilidad Regulatoria 2021, 2020 y 2019 (ajustado por inflación).

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

d) Retribución al Estado y régimen tributario

47. En este rubro, LAP consideró el pago al Estado por la operación del AIJCh establecido en el Contrato de Concesión, que corresponde a una tasa de Retribución de 46,511% sobre los ingresos brutos. Adicionalmente, se incluyó en el flujo de caja el pago que LAP realiza al Ositrán equivalente al 1,0% de los ingresos brutos por concepto de Tasa Regulatoria.
48. En cuanto al régimen tributario, el Concesionario incorporó en su propuesta de cargo de acceso el pago del Impuesto General a las Ventas (IGV), considerando como crédito fiscal el pago de dicho impuesto sobre el 100% del costo directo y las inversiones, y el 75% de los costos indirectos (excluyendo por ejemplo costos de personal no afectos a IGV), en línea con el criterio utilizado por Ositrán en el procedimiento anterior de determinación de cargos. De otro lado, en cuanto al Impuesto a la Renta (IR), LAP consideró una tasa de IR de 22%, y una participación de los trabajadores de 5%, lo que implica una tasa impositiva promedio de 25,9% (dicho supuesto también fue utilizado por Ositrán en el procedimiento anterior de determinación de cargos). Así, el régimen tributario estimado por LAP se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6
LAP: Pago por IGV e IR, 2022-2031 (USD)

IGV	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Créd. Fiscal Inicial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Net IGV	13 350	21 347	21 190	21 036	20 890	20 742	20 590	20 435	20 276	20 114
IGV Ingresos	19 366	27 522	27 522	27 522	27 522	27 522	27 522	27 522	27 522	27 522
IGV Egresos	-6 016	-6 175	-6 333	-6 487	-6 632	-6 780	-6 932	-7 087	-7 246	-7 408
Créd. Fiscal Final	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pago IGV	13 350	21 347	21 190	21 036	20 890	20 742	20 590	20 435	20 276	20 114
Imp. Renta										
Ingresos Brutos	107 587	152 901								
Pagos al Estado	-51 116	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645
Costo directo	-3 243	-3 329	-3 414	-3 497	-3 575	-3 655	-3 737	-3 820	-3 906	-3 993
Costos Indirectos	-40 240	-41 302	-42 357	-43 387	-44 358	-45 351	-46 366	-47 403	-48 464	-49 549
Depreciación	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616	-9 616
Utilidad Neta	3 372	26 009	24 869	23 756	22 707	21 634	20 538	19 416	18 270	17 098
Pago de IR	873	6 736	6 441	6 153	5 881	5 603	5 319	5 029	4 732	4 428

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

e) Inversiones

49. LAP señaló que al cierre de 2017 (considerando las mismas inversiones declaradas en el procedimiento anterior⁵) se tenía una inversión bruta acumulada de USD 240 133 y una depreciación acumulada USD 66 961, lo que implica una inversión neta de USD 173 172.
50. Por otro lado, el Concesionario indicó que para el año 2018 ejecutó una inversión por USD 15 756 destinada a mejoras en los techos de tres almacenes de mantenimiento preventivo (alquilados a Aerolíneas Argentinas e Iberia, en total 214 m²), para lo cual remitió como sustento la memoria descriptiva del proyecto “Mejoras de infraestructura en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez”, el cual incluye seis actividades⁶, siendo una de ellas la referida a “Rehabilitación de techos almacenes aeroportuarios (DMA)”⁷.

⁵ De acuerdo con lo declarado por LAP, la última inversión incluida en la base de activos existente correspondió a la inclusión de cuatro almacenes para aerolíneas para ser utilizado como DMA por el monto de USD 133 027 en el 2015.

⁶ Como se aprecia en la memoria descriptiva el proyecto 30167 “Mejoras de infraestructura en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez”, fue adjudicado a J&C EXPERTEEX S.A.C. e incluye la ejecución de las siguientes tareas:

1. Construcción de pavimento en bloque sanitario.
2. Habilitación de comedor para seguridad.
3. Remodelación de puesto de control para plataforma sur.
4. Habilitación de HVAC en puesto de seguridad norte.
5. Cierre de vano y nuevo acceso a SSHH oficina de supervisor.
6. Rehabilitación de techos DMA.

⁷ Adicionalmente, el Concesionario remitió como sustento de la inversión la orden de compra N° 4400030167 y tres facturas (N° 00294, 00312 y 00337 del 12 de febrero, 26 de abril y 14 de setiembre de 2018, respectivamente) en las que se acredita el pago total de S/ 554 141,41 a la empresa J&C ECPERTEEX S.A.C., de los cuales S/ 47 247,58 correspondieron a la tarea de rehabilitación de techos de almacenes de mantenimiento preventivo.

51. LAP señala que dicho proyecto fue incluido en el proceso anterior de determinación de cargos como parte de las inversiones nuevas o inversiones por ejecutar considerando una inversión de USD 25 916 para la rehabilitación de 406 m² de techos de almacenes de mantenimiento.
52. Adicionalmente, la entidad prestadora consideró un aumento en la base de activos existentes equivalente a USD 40 702 correspondientes a la incorporación de un área de 79,73 m² que pasó de ser alquilada como oficina operativa a ser alquilada como oficina de mantenimiento preventivo⁸ a Lima Avionics Systems S.A.C. - LASSAC Aero.
53. En cuanto a la depreciación, LAP estimó las tasas de depreciación en dos partes, primero utilizó el método de depreciación considerado en el procedimiento tarifario para las inversiones existentes hasta el año 2018 (depreciación considerando la vida útil y como fecha de término del Contrato de Concesión el 2031); mientras que, a partir de 2019, incorporó en su fórmula de depreciación el 2041 como fecha de término del Contrato de Concesión, en atención a la modificación contractual que indica dicho nuevo plazo⁹.
54. A partir de lo anterior, LAP estimó que para el 2021 se contaría con una inversión bruta acumulada de USD 296 591 y una depreciación acumulada de USD 104 265, lo que implica una inversión neta de USD 192 325.
55. Adicionalmente, LAP declaró que no tiene programado ejecutar ninguna inversión en las áreas de mantenimiento preventivo en los siguientes años. Considerando lo anterior, a continuación, se presenta el valor de las inversiones a 2021 y el valor estimado de las mismas al final del periodo de proyección del flujo 2031.

Cuadro N° 7
LAP: Inversiones del Servicio de Alquiler de Áreas de Mantenimiento,
2021 – 2031 (USD)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inversión realizada	192 325										
Plan de inversión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación											96 163

Fuente: LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

f) Costo de Capital (WACC)

56. Según la propuesta de LAP, el costo de capital considerado asciende a 9,27%. Dicho WACC corresponde al cálculo efectuado por dicha entidad prestadora y detallado en el anexo 1 de su propuesta.

g) Flujo de Caja

57. LAP señaló que el cargo de acceso fue estimado aplicando la metodología del flujo de caja, por lo que descontó los flujos (ingresos - egresos) futuros hasta 2031 a la tasa del costo de capital indicada en el literal anterior.

⁸ Como se ha indicado anteriormente en este informe, mediante Carta C-LAP-GSC-2022-0052 del 17 de junio de 2022, LAP solicitó el retiro de los 79,73 m² del total de áreas ofertadas para alquiler de oficinas de mantenimiento preventivo.

⁹ El Concesionario indica que, según la ley 27156 (beneficios tributarios) que modifica al Decreto Supremo N° 059-96-PCM (ley de concesiones) en los artículos 21° y 22°, toda infraestructura de LAP puede ser depreciada en un plazo menor de 25 años.

Cuadro N° 8
LAP: Flujo de caja del Servicio de Alquiler de Áreas de Mantenimiento en el AIJCh (USD)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos Brutos		107 587	152 901								
Pagos al Estado		-51 116	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645	-72 645
Ingresos Netos		56 471	80 256	80 256	80 256	80 256	80 256	80 256	80 256	80 256	80 256
Costo directo		-3 243	-3 329	-3 414	-3 497	-3 575	-3 655	-3 737	-3 820	-3 906	-3 993
Costo Indirecto*		-40 240	-41 302	-42 357	-43 387	-44 358	-45 351	-46 366	-47 403	-48 464	-49 549
Net IGV		13 350	21 347	21 190	21 036	20 890	20 742	20 590	20 435	20 276	20 114
Pago de IGV		-13 350	-21 347	-21 190	-21 036	-20 890	-20 742	-20 590	-20 435	-20 276	-20 114
Pago de IR		-873	-6 736	-6 441	-6 153	-5 881	-5 603	-5 319	-5 029	-4 732	-4 428
Flujo operativo		12 115	28 889	28 045	27 220	26 442	25 647	24 835	24 004	23 154	22 286
Inversión	-192 325										
Plan de inversión											
Recuperación											96 163
Flujo Económico	-192 325	12,115	28,889	28,045	27,220	26,442	25,647	24,835	24,004	23,154	118,448
WACC	9.27%										
VAN	0										

* Incluye indirectos y no imputables

Fuente:- LAP - Memorando M-GPF-GRAP-2022-017.

h) Cargos propuestos

58. Considerando el flujo de caja estimado por LAP, los cargos de acceso mensual de su propuesta ascendían a:

Almacén:	USD 8,44 por metro cuadrado al mes (sin IGV).
Oficinas:	USD 14,06 por metro cuadrado al mes (sin IGV).
Talleres:	USD 8,81 por metro cuadrado al mes (sin IGV).

59. Finalmente, LAP indicó que dichos cargos de acceso deberían permanecer vigentes por un plazo de tres (03) años, hasta el año 2024.

III.3. Propuestas presentadas por Aeromexico, United Airlines y LATAM

60. Aeromexico, United Airlines y LATAM coincidieron en presentar una misma propuesta, la cual se encontraba contenida en el documento “*Propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Áreas de Mantenimiento*” desarrollado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, de fecha 22 de noviembre de 2021 (en adelante, la propuesta de las aerolíneas), la cual fue remitida al Ositrán adjunto al Escrito N° 1 del 5 de abril de 2022 de Aeroméxico; la Carta S/N LATAM y la Carta S/N de United Airlines, ambas recibidas el 7 de abril de 2022. A continuación, se detalla el cálculo del cargo de acceso propuesto por las aerolíneas.

a) Proyección de demanda

61. Las aerolíneas señalan que no tienen discrepancias con LAP en lo referido a demanda y oferta del servicio. En tal sentido, para las aerolíneas el área demandada mensual para el mantenimiento preventivo considerada en su propuesta de cargos de acceso es de 1 339 m². Asimismo, las aerolíneas también asumieron un nivel de ocupación de 98% para almacenes, 100% para oficinas y 100% para talleres, con lo cual proyectan la superficie demandada hasta el año 2030, según el siguiente detalle.

Cuadro N° 9
Aerolíneas: Proyección de demanda para el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de
Aeronaves, 2017-2021

Áreas	Factor	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Almacenes	98%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Oficinas	100%	251	251	251	251	251	251	251	251	251	251	251	251
Talleres	100%	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Total		1339											

Fuente y elaboración: AETAJ.

b) Costos de operación y mantenimiento

62. Con relación a los costos de operación y mantenimiento, las aerolíneas estimaron los costos directos a partir de los rubros de seguros y *fee* del operador; los costos indirectos para el cálculo del cargo a partir del porcentaje que representaron los costos directos (*fee* +seguro) de los costos indirectos totales (neto de participación de trabajadores) del año base, y los costos no imputables incluidos en el cargo como el porcentaje de los costos no imputables totales (neto de participación de trabajadores) entre la suma de los costos directos y costos indirectos totales.
63. Para determinar valor base a partir del cual proyectar la evolución de costos para el periodo 2022 - 2030, las aerolíneas señalaron que han observado alta volatilidad en la evolución de los costos históricos de la Contabilidad Regulatoria, en particular, en los costos indirectos. Así, de acuerdo con lo presentado por las aerolíneas, la tasa de variación anual de los costos indirectos históricos oscila entre -67% y 638%, evidenciando así la alta volatilidad en la evolución de dichos costos.

Cuadro N° 10
Aerolíneas: Evolución histórica de los costos indirectos y tasa de variación anual, 2013-2020

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Costos indirectos* (USD)	10 969	11 435	3 566	7 218	2 403	17 742	30 531	22 939
Variación anual (%)		4%	-69%	102%	-67%	638%	72%	-25%

* Costos indirectos netos de participación de trabajadores¹⁰

Fuente y elaboración: AETAJ.

64. En atención a lo anterior, las aerolíneas no utilizaron el año anterior para proyectar la evolución de los costos futuros, sino que construyen un año base, el cual equivale al promedio de los costos históricos registrados en la Contabilidad Regulatoria del periodo 2013-2020. Así, en el caso del Costo Directo, las aerolíneas estimaron el costo promedio histórico de los rubros "Seguro" y "Fee del operador" registrados en la Contabilidad regulatoria (2013-2020) por m² y, para efectos de la proyección para el periodo 2022-2030, ajustan anualmente dicho costo por m² considerando una inflación de 2,1% para el año 2022 y una tasa constante de 2,2% para el periodo 2023-2030. Los resultados se muestran a continuación.

¹⁰ Los costos indirectos netos de participación de los trabajadores consignados por las aerolíneas para el año 2018 no coinciden con los USD 32 727 del mismo concepto obtenido de la Contabilidad Regulatoria de LAP de 2018. Sin embargo, considerando el dato correcto la tasa de variación del 2018 en relación con 2017 ascendería a 1262%, lo cual confirma la alta volatilidad en la evolución de los costos indirectos.

Cuadro N° 11
Aerolíneas: Costos directos históricos, 2013-2020, y Costos proyectados, 2022-2030 (USD)

	Costo medio histórico 2013 -2020								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Promedio
Seguro	2 748	3 655	3 619	3 155	2 809	2 304	2 475	3 033	2 975
Fee del Operador	86	117	108	99	105	70	70	208	108
M ² anuales	14 484	14 559	14 073	14 410	16 766	16 766	16 065	16 065	16 065
Seguro	0,19	0,25	0,26	0,22	0,17	0,14	0,15	0,19	0,20
Fee del Operador	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,007
	Costo medio proyectado 2022 -2030								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inflación	2,10%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%	2,20%
M ² anuales	16 065	16 065	16 065	16 065	16 065	16 065	16 065	16 065	16 065
Seguro	0,20	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24
Fee del operador	0,007	0,007	0,007	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,009

Fuente y elaboración: AETAI.

65. En el caso de los costos indirectos, las aerolíneas calcularon su valor a partir de la proporción promedio que han representado los costos directos (seguro + *fee* del operador) de los costos indirectos. Dicha proporción promedio del periodo 2013-2020 es estimada en 46% e imputada al valor de los costos directos proyectados para 2022-2030.
66. En cuanto a los costos no imputables, las aerolíneas calcularon la proporción que representaron los costos no imputables (netos de la participación de trabajadores) registrados en la Contabilidad Regulatoria de los otros costos asignados al servicio de mantenimiento preventivo (costo directo + costo indirecto neto de participación de trabajadores) en el periodo 2013-2020. A partir de dicha proporción, calculan una proporción promedio que asciende a 21%¹¹. En la siguiente tabla se presentan los resultados de la propuesta de las aerolíneas de las proyecciones para los costos indirectos y los costos no imputables.

¹¹ Dicho promedio solo considera los tres últimos años de la serie utilizada por las aerolíneas, es decir que el promedio corresponde al periodo 2018-2020.

Cuadro N° 12
Aerolíneas: Costos Indirectos y Costos no imputables históricos 2013 – 2020 y proyectados 2022-2030
(USD)

	Costos históricos 2013 -2020								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Promedio
Seguro	2 748	3 655	3 619	3 155	2 809	2 304	2 475	3 033	
Fee del Operador	86	117	108	99	105	70	70	208	
A. Costo directo	2 834	3 773	3 727	3 255	2 914	2 373	2 545	3 240	
B. Costos indirectos totales	10 969	11 435	3 566	7 218	2 403	17 742	30 531	22 939	
Proporción (A/B)	26%	33%	105%	45%	121%	13%	8%	14%	46%
C. Costo directo total	7 982	8 584	9 234	24 170	9 197	5 587	6 657	7 686	
E Costos No imputables	3 634	3 591	2 334	5 193	2 096	7 369	7 144	7 123	
Proporción E/(C+B)	19%	18%	18%	17%	18%	19%	19%	23%	21%
	Costos proyectados 2022 -2030								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos indirectos	7 274	7 434	7 597	7 764	7 935	8 110	8 288	8 471	8 657
Costos no imputables	2 178	2 226	2 275	2 325	2 376	2 428	2 482	2 536	2 592

Fuente y elaboración: AETAI.

c) Retribución al Estado y régimen tributario

67. Con relación a la Retribución al Estado, las aerolíneas consideraron una tasa de 45,511% y una tasa regulatoria de 1%, ambas aplicables sobre los ingresos brutos del servicio.
68. En cuanto al Régimen Tributario, en el caso del Impuesto General a las Ventas (IGV) se consideró una base aplicable equivalente al 100% de los ingresos brutos, las inversiones y los costos directos; en tanto que, en el caso de los costos indirectos, solo aplicaría sobre el 75% del monto total. De otro lado, en el caso del Impuesto a la Renta (IR), se considera una tasa de 25,9% sobre las utilidades netas del Concesionario.

Cuadro N° 13
Aerolíneas: Pago por IGV e IR, periodo 2022-2031
(En USD)

a) Pago IGV	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Net IGV	10 249	10 207	10 165	10 122	10 078	10 033	9 987	9 940	9 892
IGV Ingresos	12 123	12 123	12 123	12 123	12 123	12 123	12 123	12 123	12 123
IGV - OPEX	-1 874	-1 915	-1 958	-2 001	-2 045	-2 090	-2 136	-2 183	-2 231
IGV CAPEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pago IGV	10 249	10 207	10 165	10 122	10 078	10 033	9 987	9 940	9 892
b) Pago IR									
Ingresos Brutos	67 349								
Gastos Operativos	-44 773	-45 054	-45 342	-45 635	-45 935	-46 242	-46 555	-46 875	-47 203
Depreciación y Amortización	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246	-9 246
Utilidad Neta	13 330	13 049	12 762	12 468	12 168	11 862	11 548	11 228	10 901
Pago de IR	-3 453	-3 380	-3 305	-3 229	-3 152	-3 072	-2 991	-2 908	-2 823

Fuente y elaboración: AETAI.

d) Inversiones

69. La propuesta de las aerolíneas coincidió con la propuesta de LAP en cuanto a que al cierre de 2017 (considerando las mismas inversiones declaradas en el procedimiento anterior) se contaba con una inversión bruta acumulada de USD 240 133 y una depreciación acumulada USD 66 961, lo que implica una inversión neta de USD 173 172.
70. Con relación a las inversiones en el periodo 2017-2021, las aerolíneas señalaron en su propuesta que no tienen discrepancias con las inversiones que LAP declaró haber efectuado en ese periodo.
71. De otro lado, para la estimación de la depreciación de activos, las aerolíneas utilizaron el criterio de depreciación lineal por el periodo remanente del contrato utilizado por Ositrán en el procedimiento tarifario anterior, coincidiendo con LAP también en dicho aspecto. En ese sentido, en atención al cambio de fecha de finalización del Contrato de Concesión que pasó de 2031 a 2041, las aerolíneas consideran la depreciación hasta 2018 con el plazo de la Concesión hasta 2031 y desde 2019 recalcularon considerando el periodo de la Concesión hasta 2041, de manera similar a los cálculos efectuados por LAP.
72. Adicionalmente, las aerolíneas incorporaron en el cálculo de la depreciación un ajuste para reflejar la variación en la oferta de m² disponibles entre 2018 y 2019, al pasar de 1 397,17 m² a 1 361,24 m².

Cuadro N° 14
Aerolíneas: Inversiones del servicio de alquiler de áreas de mantenimiento, 2021-2030 (USD)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversión realizada	186 780									
Plan de inversión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación										103 569

Fuente y elaboración: AETAI.

e) Costo de capital

73. Las aerolíneas efectuaron una estimación del costo promedio ponderado de capital a partir del cual descontar los flujos de caja, el mismo que asciende a 6,83%, para lo cual consideraron las siguientes variables.

Cuadro N° 15
Aerolíneas: Costo Promedio Ponderado de Capital de AIJCh

		Fuente	Período
Costo de Capital E/(D+E)	10,20%		
Riesgo País	1,63%	BCRP	Oct 19 / Sep21
Tasa libre de riesgo	2,25%	Damodaran	1928-2020
Prima por Riesgo de Mercado	6,43%	Damodaran	1929-2020
Beta LAP	0,98	Bloomberg – EEFF LAP	05/11/2021
Costo de Deuda (D)	3,02%	EEFF LAP	2020
E / E+D	0,58	EEFF LAP	2020
D / E+D	0,42	EEFF LAP	2020
Tasa de Impuesto Efectiva	25,9%	EEFF LAP	2020
Costo promedio ponderado del Capital (WACC)	6,83%		

Fuente y elaboración: AETAI.

f) Flujo de Caja

74. Para su propuesta de cargo de acceso, el flujo de caja estimado por las aerolíneas correspondiente al periodo 2022-2030, consideró los flujos descontados a una tasa de 6,83%, siendo los cargos de acceso los que hacen el Valor Actual Neto (VAN) igual a cero tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Cuadro N° 16
Aerolíneas: Flujo de caja del Servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en el AIJCh (USD)

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos		67 349								
Pagos al Estado	47,511%	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998	-31 998
Ingresos Netos		35 351								
Costo directo		-3 323	-3 396	-3 471	-3 547	-3 625	-3 705	-3 787	-3 870	-3 955
Costo Indirecto		-3 208	-3 279	-3 351	-3 424	-3 500	-3 577	-3 655	-3 736	-3 818
Costo no imput.		-115	-118	-120	-123	-126	-128	-131	-134	-137
Net IGV		10 249	10 207	10 165	10 122	10 078	10 033	9 987	9 940	9 892
Pago de IGV	18%	-10 249	-10 207	-10 165	-10 122	-10 078	-10 033	-9 987	-9 940	-9 892
Pago de IR	25,9%	-3 453	-3 380	-3 305	-3 229	-3 152	-3 072	-2 991	-2 908	-2 823
Flujo operativo		19 123	18 915	18 702	18 485	18 262	18 035	17 803	17 566	17 323
Inversión										
Plan de inversión		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recuperación										103 569
Flujo Económico		19 123	18 915	18 702	18 485	18 262	18 035	17 803	17 566	120 892
WACC	6,83%									
VAN	0									

Fuente y elaboración: AETAI.

g) Cargos propuestos

75. Considerando el flujo de caja mostrado en el acápite precedente, las aerolíneas proponen un cargo de acceso mensual ascendente a:

Almacén:	USD 3,72 por metro cuadrado al mes.
Oficinas:	USD 6,19 por metro cuadrado al mes.
Talleres:	USD 3,88 por metro cuadrado al mes.

IV. ANÁLISIS

76. En el presente informe se analizarán los comentarios remitidos por las Aerolíneas (LATAM y United Airlines) y por el Concesionario (LAP) sobre la propuesta de cargo de acceso desarrollada por el Regulador y contenida en el Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN. En ese sentido, a continuación, se detallará la propuesta del Regulador, luego en una segunda sección se presentarán y analizarán cada uno de los comentarios, para finalmente en una tercera sección, determinar los cargos de acceso que serán incluidos en el mandato de acceso que emitirá Ositrán.

IV.1. Propuesta de cargos de acceso del Regulador contenida en el Informe 062-2022-GRE-Ositrán

IV.1.1. Marco regulatorio aplicable

77. De acuerdo con el artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
78. Asimismo, 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, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el cargo de acceso por el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo en el AIJCh. En ese contexto, 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.

IV.1.2. Metodología utilizada por Ositrán para la determinación del cargo de acceso

79. El REMA, en su artículo 27°, considera diversas metodologías que Ositrán puede emplear para determinar los cargos de acceso. Entre ellas se encuentran las siguientes:
- a) Costos incrementales de largo plazo
 - b) Costos completamente distribuidos
 - c) Empresa modelo eficiente
 - d) Por comparación (*benchmarking*).
80. La definición contenida en el REMA, en particular, en el segundo numeral del Anexo 3, indica lo siguiente:

Anexo 3: Principales metodologías para la determinación de los cargos de acceso por parte de OSITRAN

(...)

2. Costos Completamente Distribuidos

Considera la asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)

81. Como se aprecia, dicha metodología permite incluir en la estimación del cargo de acceso los costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que generalmente deben amortizarse en un periodo de varios años, tomando en cuenta que los activos contribuyen a la prestación de servicios y a la generación de ingresos, lo que es frecuente en la industria de infraestructura de transporte. Así, en atención a las características económicas del servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo, la metodología de Costos Completamente Distribuidos resulta idónea para la presente determinación de cargo de acceso

82. Cabe precisar que la metodología de Costos Completamente Distribuidos ha sido empleada por Ositrán en la determinación del cargo de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento en procedimientos anteriores¹².

IV.1.3. Horizonte temporal del flujo de caja

83. Cabe indicar que el horizonte temporal a considerar en el presente procedimiento comprende desde el año 2022¹³ hasta el 2024, acorde con el plazo de vigencia del Contrato de Acceso que se encuentran negociando las partes. Ello, en línea con el criterio adoptado por el Ositrán en la determinación de los cargos establecidos en otros Mandatos de Acceso tales como por el uso de Facilidades Esenciales en el AIJCh, tales como: almacenes para el depósito de equipaje rezagado y Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega).

IV.1.4. Proyección de demanda

84. Como se ha señalado anteriormente, la propuesta de LAP (remitida con Carta C-LAP-GCC-2022-0049 de fecha 29 de abril de 2022) mencionó un área total de 1 361,24 m² disponibles para el servicio de alquiler de mantenimiento preventivo en el AIJCh, los cuales proyecta mantener constantes en los siguientes años. Sin embargo, mediante comunicación posterior, LAP solicitó el retiro de 79,73 m² de la oferta de áreas para mantenimiento preventivo¹⁴
85. En ese sentido, incluida la corrección solicitada por LAP, el área disponible para alquiler a las aerolíneas con la finalidad de que desarrollen actividades de mantenimiento preventivo ascendió en 2021 a 1 281,51 m², superficie que, de acuerdo con lo declarado por LAP, no se tiene previsto modificar en los próximos años.

Cuadro N° 17
Oferta disponible para alquiler de áreas de mantenimiento preventivo

Oferta (m ²)	2021	2022	2023	2024
Almacén de mantenimiento preventivo	1 022,37	1 022,37	1 022,37	1 022,37
Oficina de mantenimiento preventivo	171,54	171,54	171,54	171,54
Taller de mantenimiento preventivo	87,60	87,60	87,60	87,60
Total	1 281,51	1 281,51	1 281,51	1 281,51

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

¹² A modo de ejemplo, cabe mencionar los dos últimos procedimientos de determinación de cargos de acceso:

- Determinación de cargos de acceso para el servicio de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo en el Marco del Mandato de acceso aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN de fecha 20 de febrero de 2017.
- Determinación de cargos de acceso para el servicio de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo en el Marco del Mandato de acceso aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2013-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2013.

¹³ Cabe indicar que se estima que el Cargo de Acceso entrará en vigencia en el mes de setiembre de 2022.

¹⁴ De acuerdo con lo indicado en los antecedentes del presente informe a través de Carta C-LAP-GSC-2022-0052 del 17 de junio de 2022, el Concesionario solicitó que se tenga en cuenta una corrección en el Listado de áreas destinadas al Mantenimiento Preventivo, indicando que la oficina arrendada a Lima Avionics Systems S.A.C. de metraje de 79,73 m² fue clasificada como mantenimiento estándar, correspondiendo en realidad a una oficina de mantenimiento ejecutivo.

86. En este punto es importante mencionar que, de acuerdo con la información remitida por el Concesionario, dicha superficie ofertada (1 281,51 m²) está disponible desde 2019; así, para el periodo previo (hasta 2018) se consideró como área disponible (oferta) aquella indicada en el proceso de determinación de cargos para este mismo servicio en 2017 (es decir, 1 397,14 m²).
87. En cuanto al factor de ocupación estimado como el ratio entre el área demandada y el área ofertada, LAP calculó un valor promedio correspondiente al periodo 2019-2021, a partir del cual obtuvo un factor de ocupación de 98% para los almacenes y de 100% para talleres y oficinas.
88. Sin embargo, a partir de la revisión detallada de la información de alquiler de los 21 almacenes declarados por LAP se identificó que entre 2019 y 2021 todos se han mantenido con 100% de ocupabilidad, a excepción de dos almacenes, uno de ellos de 35 m² que fue alquilado por AVIO¹⁵ desde octubre de 2020 y durante todo el 2021 y el otro de 48,19 m² alquilado por AVIANCA¹⁶ hasta el 31 de mayo de 2020, en el que se incurrió en demoras para la devolución del área, pero que ha sido alquilado por LATAM desde abril de 2021, manteniéndose ocupado durante el resto de 2021.
89. De este modo, al cierre de 2021, todos los almacenes se encuentran alquilados y, considerando la recuperación de la actividad del transporte aéreo en el AIJCh¹⁷, resulta razonable esperar que las aerolíneas continúen demandando áreas que faciliten el desarrollo de sus actividades, tales como las de mantenimiento preventivo. En tal sentido, se empleó un factor de 100% para proyectar la demanda de los almacenes, talleres y oficinas de mantenimiento¹⁸ en el horizonte temporal del flujo de caja.

Cuadro N° 18
Demanda proyectada de áreas de mantenimiento en el AIJCh, 2022-2024

Año	2022	2023	2024
Factor de Ocupación (%)	100,0%	100,0%	100,0%
Demanda mensual (m²)	1 281,51	1 281,51	1 281,51
Almacenes	1 022,37	1 022,37	1 022,37
Oficinas	171,54	171,54	171,54
Talleres	87,60	87,60	87,60
Demanda anual (m²)	15 378,12	15 378,12	15 378,12
Almacenes	12 268,44	12 268,44	12 268,44
Oficinas	2 058,48	2 058,48	2 058,48
Talleres	1 051,20	1 051,20	1 051,20

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

¹⁵ Almacén ubicado en Rampa Norte con ubicación técnica EDIF-ZN-D272-01-01071.

¹⁶ Almacén ubicado en Rampa Norte con ubicación técnica EDIF-ZN- D270-01-BD271-2711015.

¹⁷ De acuerdo con el boletín estadístico mensual de Ositrán en marzo de 2022 los pasajeros movilizados se incrementaron 157%, al pasar de 530 658 mil a 1 367 388 en relación con el mismo del año anterior y el número de operaciones creció en 735, al pasar de 6 300 a casi 11 mil operaciones en el AIJCh.

¹⁸ Cabe mencionar que en los dos procedimientos anteriores de determinación de cargos de acceso de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo desarrollados en 2013 y 2017 también se utilizó un factor de ocupación de 100%.

IV.1.5. Costos de operación y mantenimiento

90. En procedimientos de determinación de cargos de acceso anteriores sobre este mismo servicio, las proyecciones de los costos de operación y mantenimiento a incluir en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso.
91. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que de acuerdo con lo descrito en el acápite III de este informe, las propuestas de las partes (LAP y las aerolíneas) han coincidido en apartarse de dicho criterio. Por un lado, LAP utilizó para su propuesta un promedio de los costos registrados en la Contabilidad Regulatoria del periodo 2019-2021 (ajustando los años 2019 y 2020 por inflación) y, de otro lado, las aerolíneas han considerado el uso de un promedio de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria del periodo 2013-2020.
92. De este modo, en atención a lo señalado en el párrafo anterior y considerando que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) corresponde a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos, se consideró pertinente recurrir a información de años previos que permitan establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024).
93. En ese sentido, se consideró apropiado construir el año base a partir del promedio simple de la información histórica de costos de la Contabilidad Regulatoria correspondiente al periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo en 2017 (el cargo actualmente vigente), es decir, información correspondiente al periodo 2016-2021.
94. Ahora bien, los costos de operación y mantenimiento se componen de costos directos, costos indirectos y costos no imputables y de acuerdo con los criterios utilizados para la determinación del cargo de acceso anterior del servicio de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo, se tuvo en cuenta lo siguiente:
- Los costos directos a incluir en el cálculo de los cargos de acceso corresponden a la suma de los rubros de Seguros y *Fee* del operador de la Contabilidad Regulatoria.¹⁹
 - Para la estimación de los costos indirectos, se considera la información de este rubro presentada en el Reporte de Contabilidad Regulatoria, neta de la "*Participación de Trabajadores*" y otros rubros²⁰.

¹⁹ Ello se encuentra conforme con lo señalado en el proyecto de contrato de acceso remitido por LAP señala en la cláusula 5.3 que indica lo siguiente:

5.3 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) primeros Días calendario de cada mes.

El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador.

(...)

[Subrayado añadido]

²⁰ Adicionalmente, se deducen de los costos indirectos los montos correspondientes a las siguientes cuentas: donaciones, Impuesto General a las Ventas, sanciones administrativas, suscripciones a revistas y diarios y Premios y obsequios.

- En el caso de la estimación de los costos no imputables, se considera el ratio: Costos No Imputables/[Costos Directos + Indirectos, neto del rubro de "Participación de trabajadores"], el cual fue de 22,78% para el año base.

Cuadro N° 19
Evolución histórica de los costos de operación y mantenimiento
en la Contabilidad Regulatoria 2016—2021 (En USD)

Costos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Base Promedio 2016-21
a. Seguros	3 155	2 809	2 304	2 475	3 033	3 132	2 818
b. Fee del Operador	99	105	70	70	208	222	129
c. Directo (a+b)	3 255	2 914	2 373	2 545	3 240	3 354	2 947
d. Costo directo CR	9 137	9 197	5 587	6 657	7 686	7 546	7 635
e. Costo Indirecto neto	7 220	2 391	32 665	30 486	22 928	37 160	22 142
f. No imputable neto - CR	5 193	2 096	7 369	7 144	7 123	11 832	6 793
f. Proporción f/(d+e)							22.78%
g. No Imputable f x (c+e)							5 715
Costo Total (c+e+g)							30 803

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

95. Una vez obtenidos los costos directos, indirectos y no imputables para el año base, se proyectaron dichas cantidades considerando las proyecciones de variación anual del *Consumer Price Index* de Estados Unidos, realizadas por el Fondo Monetario Internacional en su publicación *World Economic Outlook* del mes de abril de 2022, tal como se muestra en la siguiente tabla. La utilización de dicho índice se debe a que los costos a proyectar se encuentran medidos en dólares de los Estados Unidos.

Cuadro N° 20
Tasa de crecimiento de los costos de operación, 2022-2024

Año	2022	2023	2024
Tasa de crecimiento (Inflación)	5,33%	2,34%	2,10%

Fuente: FMI – World Economic Outlook de abril 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

96. En el siguiente cuadro se presentan las proyecciones de los costos de operación y mantenimiento estimados para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento para el periodo 2022 - 2024.

Cuadro N° 21
Proyección de costos de operación y mantenimiento, 2022-2024 (USD)

Año	Base (prom 16-21)	2022	2023	2024
Tasa de crecimiento (Inflación)		5,33%	2,34%	2,10%
Costo Directo	2 947	3 104	3 176	3 243
Seguros	2 818	2 968	3 038	3 101
Fee operador	129	136	139	142
Costo Indirecto	22 142	23 322	23 867	24 367
Costo No Imputable		6 019	6 160	6 289
Costo Total		32 445	33 203	33 899

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV.1.6. Inversiones

97. Para efectos de la determinación del cargo de acceso, deben considerarse dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas. Las primeras corresponden a la Base de Activos existentes para el servicio de áreas de mantenimiento, mientras que las segundas conformarían el Plan de Inversiones de LAP a ejecutarse durante el horizonte temporal del flujo de caja.
98. Para establecer el valor de la base de activos existentes al año 2021, se parte del valor de los activos netos al 2016 cuyo monto ascendió a USD 185 504. A este monto se le añaden las inversiones realizadas por LAP entre los años 2017 a 2021, y se le resta la depreciación de los activos durante dicho periodo.
99. En relación con las inversiones realizadas en el periodo 2017 a 2021, LAP ha considerado dos fuentes de incremento de la base de activos de capital:
 - a. 2018: Ejecución de inversiones por USD 15 756 destinadas a mejoras en los techos de tres almacenes de mantenimiento preventivo (alquilados a Aerolíneas, Argentinas e Iberia, en total 214 m²) de techos rehabilitados.
 - b. 2021: La adición de USD 40 702 por el incremento de área correspondiente a la incorporación de 79,73 m² que pasó de oficina operativa a ser alquilada como una oficina de mantenimiento preventivo.
100. En relación con la inversión detallada en el literal a), cabe indicar que mediante Memorando N° 124-2022-GRE-OSITRAN se solicitó a la GSF que indique si la inversión declarada por LAP correspondiente a la ejecución de la rehabilitación de 214 m² de techos de almacenes de mantenimiento ha sido reconocida de conformidad con el procedimiento de reconocimiento de inversiones de Ositrán.
101. Al respecto, mediante Memorando N° 1158-2022-GSF-OSITRAN, la GSF señaló que dichas inversiones forman parte del Plan de Diseño y de Trabajo - Presupuesto y Programa de Inversiones 2017 (PDT-PPI 2017) Revisión 3, aprobado por Ositrán conforme la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión. Sin embargo, la GSF señala que el Concesionario no ha concluido con todas las etapas de desarrollo establecidas en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y a la fecha no ha presentado el expediente de reconocimiento de inversiones según lo establecido en la cláusula 5.7 del Contrato de Concesión, siendo el estado a la fecha de emisión del Informe N° 062-2022-GRE-OSITRANI el siguiente:

Paquete de trabajo	Cláusula 5.10 del C.C	Etapa 5	Etapa 6	Etapa 7	Etapa 8	Cláusula 5.7 del C.C.
A-17-E630.02.0101 Mejoras en la infraestructura del AIJCH (4400030167)	PDT-PPI 2017 aprobado	En proceso	Aprobado	Aprobado	En proceso	No presentado

102. Por lo tanto, considerando que a la fecha las inversiones realizadas por el Concesionario no han sido reconocidas por el Regulador, estas no fueron consideradas en la determinación del presente Cargo de Acceso²¹.
103. Por su parte, de acuerdo con la adición de áreas para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo detallado en el literal b), como ya se ha indicado previamente, de manera posterior a la presentación de su propuesta de cargos de acceso, LAP solicitó una corrección en referencia a que no correspondía añadir la superficie de 79,73 m², pues la misma corresponde a una oficina de mantenimiento preventivo ejecutivo.
104. En tal sentido, para la propuesta de este cargo de acceso tampoco se tuvo en cuenta dicha adición de USD 40 702 a la base de activos existentes a 2021.
105. Considerando lo anterior, se estimó un valor de los activos netos al cierre del año 2021 de USD 133 163, tal como puede observarse en la siguiente tabla²².

²¹ Dicho criterio ha sido utilizado anteriormente en la determinación de cargos de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo tramitado en el 2013. En los párrafos 26 y 27 del Informe N° 012-13-GRE OSITRAN que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2013-CD-OSITRAN se señala lo siguiente:

“26. Con la finalidad de comprobar si deben incluirse en el cargo de acceso las inversiones por valor de USD 126 983, se verificó si las mismas fueron reconocidas por OSITRAN, sobre el particular, el Concesionario aclaró que las ordenes de servicio remitidas aún “se encuentran dentro de una relación de expedientes cuya etapa de desarrollo 6 se está armando para su posterior solicitud de reconocimiento.

27. En consecuencia, al no formar parte dichas órdenes de servicio de expedientes de obra reconocidos por OSITRAN, no se consideran para el cálculo del cargo de alquiler de áreas de mantenimiento.”

Adicionalmente, este criterio fue aplicado por Ositrán en la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN emitida en el marco de la emisión de mandato de acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado, en la cual el Consejo Directivo concluyó que, contractualmente LAP debe evidenciar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las cláusulas 5.7, 5.10, y el Anexo 14 del Contrato de Concesión de tal forma que el Concesionario planifique, informe y someta a la aprobación de Ositrán, de manera oportuna, la documentación previa (planes de inversión), así como la obra ejecutada- en virtud de dichos planes- de acuerdo con los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión.

Dicho criterio también fue utilizado por Ositrán en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN emitida en el marco de la emisión de mandato de acceso para la utilización de para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega).

²² Mediante Memorando N° 0198-2016-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 08 de noviembre de 2016, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN verificó la existencia de las inversiones señaladas por el Concesionario a través de la Carta LAP-GCO-2016-0247.

Cuadro N° 22
Inversiones existentes del servicio de alquiler de áreas de mantenimiento,
2016-2021 (USD)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inversión anual	0	0	0	0	0	0
Inversión acumulada	246 377	246 377	246 377	225 986	225 986	225 986
Depreciación anual	12 332	12 332	7 215	6 353	6 353	6 353
Depreciación acumulada	60 873	73 205	80 421	80 118	86 471	92 824
Valor neto de la inversión	185 504	173 172	165 956	145 869	139 516	133 163

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

106. De otro lado, en el caso del Plan de Inversiones a ejecutarse durante el periodo 2022 a 2024, LAP ha indicado que no tiene planificado ningún proyecto de inversión en las áreas de mantenimiento preventivo.
107. Para el caso de la depreciación, tanto las aerolíneas como LAP han coincidido en calcular la depreciación anual en dos tramos, las inversiones existentes hasta el año 2018 (depreciación considerando la vida útil y como fecha de término del Contrato el 2031), y un segundo tramo a partir de 2019 que incorpora la nueva fecha de finalización del Contrato de Concesión (2041) en atención a la modificación contractual que indica dicho nuevo plazo.
108. Para la determinación del presente Cargo de Acceso, también se adoptó el cambio de fecha en la finalización del Contrato de Concesión (2041), pero a diferencia de las propuestas mencionadas anteriormente, esta modificación se incorporó en el cálculo de la depreciación anual del año 2018, año inmediatamente posterior al de la suscripción de la Adenda 7 (12 de julio de 2017) al Contrato de Concesión, mediante la cual se habilita la extensión del plazo de vigencia de la Concesión por 10 años adicionales (hasta 2041) .
109. Adicionalmente, coincidiendo con la propuesta de las aerolíneas, se ha incorporado en el cálculo de la depreciación anual correspondiente a 2019 un ajuste para reflejar la variación en la oferta de m² disponibles entre 2018 y 2019, que pasó de 1 397,17 m² a 1 281,51 m².
110. Considerando lo anterior, al término del año 2021 se obtiene un valor neto de los activos de USD 133 163. En la siguiente tabla se muestran la evolución del valor de los activos en el periodo 2022-2024.

Cuadro N° 23
Inversiones para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento, 2021-2024 (USD)

	2021	2022	2023	2024
Inversión anual		0	0	0
Inversión acumulada	225 986	225 986	225 986	225 986
Depreciación anual	6 353	6 353	6 353	6 353
Depreciación acumulada	92 824	99 176	105 529	111 882
Valor neto de la inversión	133 163	126 810	120 457	114 104

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV.1.7. Impuesto a la renta

111. Para calcular los egresos de caja debido al impuesto a la renta, es preciso aplicar la tasa impositiva efectiva, que asciende a 25,90%²³, sobre las utilidades antes de impuestos. Dicha tasa efectiva resulta de combinar la tasa de Impuesto a la Renta para LAP (22,0%) y la participación de los trabajadores (5,0%).
112. Considerando los ingresos brutos, la Retribución al Estado y la Tasa Regulatoria, los gastos operativos directos e indirectos y la depreciación, se calculó la utilidad neta a la que se aplicó la tasa efectiva considerada en el párrafo anterior.

Cuadro N° 24
Impuesto a la renta efectivo, 2022-2024 (USD)

	2022	2023	2024
Ingresos brutos	86 640	120 480	120 480
Gastos operativos	-73 609	-90 444	-91 140
Depreciación	-6 353	-6 353	-6 353
Utilidad Neta	6 679	23 682	22 987
Pago de IR	-1 730	-6 134	-5 954

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV.1.8. Impacto del IGV

113. Para calcular el efecto neto del IGV, se han replicado los criterios utilizados en la determinación del cargo de acceso de este servicio en años previos, es decir, se ha considerado el pago de IGV en la totalidad de los ingresos brutos y en la totalidad de los Costos Directos; sin embargo, en el caso de los Costos Indirectos y los Costos No Imputables, se ha considerado el pago de IGV del 75% de estos egresos como base imponible
114. El efecto del IGV en el flujo de caja es la suma de IGV neto (la diferencia entre el IGV recaudado y el IGV pagado) más el desembolso pagado del IGV (o cero si es que el Concedente cuenta con crédito por IGV).

Cuadro N° 25
Efecto del IGV en el Flujo de Caja, periodo 2022-2024
(En USD)

	2022	2023	2024
Crédito fiscal inicial	0	0	0
Net IGV	11 076	17 608	17 522
IGV Ingresos	15 595	21 686	21 686
IGV Gastos operativos	-4 520	-4 079	-4 164
IGV Inversiones	0	0	0
Crédito fiscal inicial	0	0	0
Pago de IGV	11 076	17 608	17 522

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

²³ Esto es, $22\% + 5\% \times (100\% - 22\%) = 25,9\%$.

IV.1.9. Costo promedio ponderado del capital o WACC

115. Para descontar el flujo de caja se ha considerado un WACC en dólares de 10,05%. el cual fue estimado considerando las siguientes variables.²⁴

Cuadro N° 26
Estimación del WACC

Parámetro	Valor	Notas	Fuente
Riesgo País	1,69%	Índice EMBIG-Perú prom ene20 -dic21	BCRP
Tasa libre de riesgo	5,11%	T-bonds EE.UU. prom 1928-2021	Damodaran
Prima por Riesgo de Mercado	6,71%	Mercados capitales EE.UU.prom 1928-2021	Damodaran
Beta desapalancada	0,735	Benchmarking	Bloomberg
Ratio D/E	1,857	Objetivo	-
Tasa de Impuesto Efectiva	25,9%	EEFF auditados 2021	LAP
Beta apalancada	1,746	Cálculo	-
Costo de capital propio USD	18,52%	Cálculo	
% Capital propio	35,0%	Objetivo	
Costo de deuda	7,40%	Cálculo	
Costos de deuda después de impuestos	5,49%	Cálculo	
% Deuda	65%	Objetivo	
Costo promedio ponderado del Capital (WACC)	10,05%		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.1.10. Flujo de Caja Económico

116. En el cuadro N° 27 se muestra el flujo de caja económico para el periodo 2022-2024, obtenido como flujo de caja operativo menos las inversiones proyectadas (considerando un valor de rescate positivo en el último año).
117. El flujo de caja operativo se obtuvo de la sustracción de los ingresos netos menos los egresos. Los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos (obtenidos del producto del área demandada en metros cuadrados por el cargo de acceso) menos la retribución al Estado y la Tasa Regulatoria. Por su parte, los egresos se obtienen de agregar los costos directos, los costos indirectos, los costos no imputables, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta.
118. Las inversiones realizadas consideran el valor residual de los activos no amortizados durante el horizonte considerado.
119. El flujo de caja se descuenta utilizando el WACC, y se establece un valor del cargo de acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja sea cero.

²⁴ Para mayor detalle, ver el Anexo I del presente Informe.

Cuadro N° 27
Ositrán: Flujo de Caja Económico, 2022-2024 (USD)

		2022	2023	2024
Ingresos Brutos		86 640	120 480	120 480
	Almacenes	63 275	87 997	87 997
	Oficinas	17 699	24 608	24 608
	Talleres	5 666	7 875	7 875
	Retribución al Estado	46,51% -40 297	-56 036	-56 036
	Tasa Regulatoria	1% -866	-1 205	-1 205
Ingresos Netos		45 477	63 239	63 239
Egresos				
	Costo directo	-3 104	-3 176	-3 243
	Costo Indirecto	-23 322	-23 867	-24 367
	Costo no imputable.	-6 019	-6 160	-6 289
	Net IGV	11 076	17 608	17 522
	Pago de IGV	18% -11 076	-17 608	-17 522
	Pago de IR	25,9% -1 730	-6 134	-5 954
Flujo operativo		11 302	23 902	23 386
	Inversión	133 163		
	Plan de inversión	0	0	0
	Recuperación			114 104
Flujo Económico		11 302	23 902	137 490
	WACC	10,05%		
	VAN	0		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

120. Cabe señalar que, para efectuar las proyecciones de ingresos de este servicio, se mantuvieron las proporciones de los cargos de acceso establecidos previamente en la Resolución de Consejo Directivo N° 042-2007-CD-OSITRAN. Así, el cargo de áreas de oficinas es 1,67 veces el cargo de áreas de almacenes, y el cargo de áreas de talleres es 1,04 veces el cargo de áreas de almacenes.

IV.1.11. Cargos de acceso propuestos por el Regulador

121. Considerando el flujo de caja descrito en el acápite precedente, se obtuvieron los siguientes cargos de acceso por el servicio de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo:

Almacén:	USD 7,17 por m ² al mes (sin IGV).
Oficinas:	USD 11,95 por m ² al mes (sin IGV).
Talleres:	USD 7,49 por m ² al mes (sin IGV).

122. Cabe señalar que la propuesta de cargos de acceso del Ositrán, se ubicó entre los cargos de la propuesta presentada por el Concesionario y las propuestas de cargos presentada por las aerolíneas, tal como puede observarse en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 28
Propuestas de cargos de acceso para alquiler de áreas de mantenimiento (USD / m²)

	OSITRAN	LAP	United Airlines LATAM y Aeromexico
Almacén (USD/m ²)	7,17	7,52	3,72
Oficinas (USD/m ²)	11,95	12,54	6,19
Talleres (USD/m ²)	7,49	7,86	3,88

Fuente: LAP, United Airlines, LATAM, Aeroméxico, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV.2. Análisis de los comentarios a la propuesta de cargos de acceso desarrollada por el Regulador

123. De conformidad con el artículo 100 del REMA, 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) días, el cual podrá ser prorrogado previa solicitud; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán, 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.

“Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.

En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto.”

[Subrayado añadido]

124. En el presente caso, el Concesionario, el 10 de agosto de 2022 remitió al Ositrán a través de la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0090 sus comentarios al proyecto de mandato de acceso emitido por el Regulador y adjunto, entre otros documentos, el Memorandum N° M-GPF-GRAP-2022-0042 con comentarios específicos relacionados a la propuesta de cargos de acceso desarrollada por el Regulador. Así, en lo referido a los cargos de acceso para el Servicio Especial de arrendamiento de áreas para mantenimiento preventivo, los comentarios de LAP se refieren a las inversiones no reconocidas.
125. Por su parte, a través de la Carta S/N de fecha 10 de agosto de 2022, LATAM manifestó su desacuerdo con el cargo de acceso propuesto por el Regulador, adjuntando como Anexo N° 1 el Informe denominado “Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso de mantenimiento preventivo”. Adicionalmente, el 12 de agosto de 2022, United Airlines remitió la Carta S/N, adjuntando un anexo con el detalle de sus comentarios y propuestas para la determinación de cargos de acceso para el servicio especial analizado en este Informe.
126. Ambas aerolíneas coinciden en sus comentarios y propuestas, los que están referidos a dos temas: (i) el cálculo del año base para proyectar los costos operativos y de mantenimiento y, (ii) incluir en el cálculo del cargo de acceso el acuerdo celebrado entre LAP y el Concedente para diferir el pago de la Retribución al Estado.
127. En resumen, la propuesta de cargos de acceso del Regulador detallada en la sección anterior ha sido objeto de comentarios en tres aspectos, los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Acápites	Tema	Parte	Comentario
a)	Inversiones	LAP	LAP considera que mediante el envío de diversos documentos se puede comprobar claramente que la inversión ha sido realizada y, por lo tanto, el importe de USD 15 756 debería ser incluido en el flujo de caja del cargo de acceso.
b)	Postergación del pago de Retribución al Estado	United Airlines y LATAM	El acuerdo entre LAP y el MTC plasmado en el “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza de Mayor”, permite a LAP postergar los pagos de Retribución al Estado correspondientes a 2020, 2021 y el 1° semestre de 2022, lo cual genera un ahorro a LAP, que debe incorporarse en el flujo de caja.
c)	Costos Indirectos – OPEX	United Airlines y LATAM	El comportamiento de los costos indirectos del servicio en cuestión muestra la necesidad de realizar ajustes con la finalidad de aproximarlos a costos “eficientes”, para ello se deben incluir los siguientes ajustes: (i) Respecto al año 2018, se debería reemplazar el valor de costos indirectos registrado en la Contabilidad Regulatoria por otro de USD 17 762. Es decir, considerar la modificación del <i>driver</i> pero en los términos planteados por LAP. (ii) Los costos indirectos de los servicios se proyectan en función del ratio histórico (c directo / c indirecto) para el período establecido 2016 – 2021.

128. A continuación, se analiza cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentario sobre las inversiones no reconocidas planteado por LAP

129. Tal como se ha detallado en la sección IV.1.6 de este informe, la propuesta de LAP incluía como inversiones entre las mejoras al área de mantenimiento preventivo, un proyecto de rehabilitación de techos de almacenes valorizado en USD 15 756. Dicha inversión fue sustentada con órdenes de compra, facturas, memoria descriptiva y planos. Sin embargo, en línea con el criterio establecido en procedimientos de determinación de cargos de acceso anteriores, el Regulador no incluyó dichas inversiones en el flujo de caja en atención a que las mismas no habían culminado el proceso de reconocimiento de inversiones ante Ositrán.
130. Al respecto, el Concesionario alega que los documentos presentados, tales como la orden de servicio N° 4400030167, el paquete de trabajo al que pertenece dicha inversión A-17-E630.02.0101, así como la presentación de las tres facturas (N° 0001-294, 0001-312 y 0001-337) y de la documentación técnica adicional como memorias descriptivas y planos, evidencian de manera clara que dichas inversiones fueron ejecutadas y, por lo tanto, deben ser incluidas en el flujo de caja. Asimismo, LAP agrega que dicha inversión ya **se encuentra en proceso de reconocimiento**, y, envía información del estado actual de dicho proceso, en la que se evidencia que la etapa 5 se encuentra “por elaborar”, la etapa 7 “aprobada” y la etapa 8 “observada”.
131. Con relación a ello, es necesario remarcar la importancia de observar el cumplimiento de las disposiciones contractuales 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**.

132. En ese sentido, acorde con lo señalado en el Informe N° 062-2022-GRE-OSITRAN, se reitera que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN²⁵, el Regulador determinó que no es suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, 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.
133. Así, en virtud del principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General²⁶, 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, al verificar que estas se encuentran alineadas con los principios económicos del REMA, conforme se detalla a continuación:

- De acuerdo con lo dispuesto en las cláusulas 5.7 y 5.10, es responsabilidad del Concesionario que el diseño y el trabajo con relación a cualquier Mejora (Obligatoria, Eventual y Complementaria) sean ejecutados de tal manera que esta sea **completa y adecuada para los 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. Para tal efecto, el Concesionario debe presentar, cuando menos de forma anual, los planes de diseño y de trabajo, también denominados presupuesto y programa de inversiones, de dichas Mejoras al Ositrán, quien evalúa -entre otros- que las Mejoras sean completas y adecuadas para los propósitos de la Concesión.

De esta manera, se busca maximizar la eficiencia productiva, al mitigar el desperdicio de recursos; garantizando, a su vez, 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 10 Etapas de Desarrollo que el Concesionario debe cumplir durante la ejecución de las Mejoras, desde su planificación hasta la inspección final de las instalaciones; destacando que el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos correspondientes al final de cada etapa para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Es por ello que, para este Regulador no resulta eficiente considerar en el Cargo de Acceso montos de inversión ejecutados por el Concesionario que no han sido aprobados y reconocidos como inversiones en Mejoras de conformidad con dicha obligación contractual y que incluso podrían ser, eventualmente, desaprobadas.

- En esa línea, el Concesionario tiene la obligación de sustentar ante el órgano competente del Ositrán los montos derivados de la ejecución de las Mejoras, presentando las cantidades de obra y el desagregado de precios unitarios

²⁵ 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 en el AIJCh. Dicha Resolución fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2019-CD-OSITRAN.

Similar criterio se utilizó en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN -que dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de LATAM y Avianca Perú 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 AIJCh.

²⁶ Dicho principio 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 administrativos (como es el caso señalado en la nota a pie de página anterior).

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, en el marco de las cláusulas 5.7 y 5.10 del Contrato de Concesión, en ejercicio de sus facultades normativas -y contando con la participación y conformidad del Concesionario-, el Regulador emitió la “Directiva para el Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el AIJCh”²⁷, la cual resulta aplicable a todas las referidas inversiones en Mejoras que se generen durante el periodo de vigencia de la Concesión. Así, dicha Directiva 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. En función de ello, el Regulador, en ejercicio de su función supervisora, podrá evaluar de manera adecuada los montos de inversión en Mejoras presentados por el Concesionario para su reconocimiento.

134. En suma, observar el marco regulatorio y el cumplimiento de las disposiciones contractuales pertinentes, basándose en la supervisión realizada por el órgano competente, no solo constituye una práctica razonable y aceptada en los mercados regulados, sino que esta resulta fundamental para alcanzar el objetivo de la regulación de lograr la **eficiencia económica** en un mercado monopólico, como ocurriría en un contexto competitivo.
135. Adicionalmente, en la propuesta del Regulador se señaló que este criterio también ha sido utilizado anteriormente específicamente en la determinación de cargos de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo tramitado en el 2013.
136. Así pues, en los párrafos 26 y 27 del Informe N° 012-13-GRE OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2013-CD-OSITRAN que dictó mandato de acceso para para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo, se señala lo siguiente:

“26. Con la finalidad de comprobar si deben incluirse en el cargo de acceso las inversiones por valor de USD 126 983, se verificó si las mismas fueron reconocidas por OSITRAN, sobre el particular, el Concesionario aclaró que las ordenes de servicio remitidas aún “se encuentran dentro de una relación de expedientes cuya etapa de desarrollo 6 se está armando para su posterior solicitud de reconocimiento.

27. En consecuencia, al no formar parte dichas órdenes de servicio de expedientes de obra reconocidos por OSITRAN, no se consideran para el cálculo del cargo de alquiler de áreas de mantenimiento.”

[Subrayado añadido]

137. En ese sentido, al tratarse de un criterio aplicado de manera recurrente por el Regulador se encontraba en el ámbito del Concesionario efectuar, de manera oportuna, los trámites necesarios para completar el proceso de Reconocimiento de Inversiones en mejoras ante el Ositrán y poder incluir en el presente cálculo del cargo de acceso el monto debidamente validado por el Regulador correspondiente a las inversiones efectuadas en 2018.
138. Visto lo anterior, el criterio aplicado en el presente procedimiento ratifica el criterio establecido previamente por el Regulador, el cual por lo demás, se encuentra debidamente motivado. Por tanto, habida cuenta que el monto de 15 756 USD alegado por el Concesionario no ha culminado el proceso de reconocimiento como inversiones en Mejoras ante el Regulador (como el mismo LAP ha reconocido en su escrito de comentarios) conforme a lo que exige el Contrato de Concesión no corresponde incluirlos

²⁷ Aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN de fecha 9 de setiembre de 2021.

en el flujo de caja para el cálculo del cargo de acceso, por lo que debe desestimarse su comentario sobre este extremo²⁸.

b) Comentario sobre la postergación del pago de LAP por concepto de Retribución al Estado planteado por United Airlines y LATAM

139. Tal como fue indicado líneas arriba, a través de las Cartas S/N de fechas 10 y 12 de agosto de 2022, LATAM y United Airlines; respectivamente, manifestaron su desacuerdo con el cargo de acceso propuesto por el Regulador.
140. En los documentos adjuntos a sus cartas, las aerolíneas alegaron²⁹ que en la propuesta del Regulador no se ha considerado la postergación del pago de la retribución al Estado correspondiente a los años 2020, 2021 y hasta el segundo semestre de 2022, en virtud del “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” suscrito entre LAP y el Concedente el día 5 de febrero de 2022. Al respecto, indican que, el no haber pagado la retribución correspondiente a 2020 ascendente a USD 32 mil (actualizado al 2021, equivale a USD 35 mil), en 2021 un monto similar³⁰ y otro monto en el primer semestre de 2022 le ha permitido al Concesionario contar un ahorro de USD 67 216 al 2021, que, a su criterio, debe incluirse en el flujo de caja para estimar el cargo de acceso.
141. Con relación a ello, cabe precisar que, en efecto, el Concedente y el Concesionario suscribieron el “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” el 5 de febrero del año 2021. De acuerdo con la Cláusula Tercera de dicha Acta, el acuerdo celebrado tiene como objeto cumplir con la obligación contractual del Concedente establecida en la Cláusula 13.3 del Contrato de Concesión frente al Concesionario, respecto al apoyo como consecuencia del Evento de Fuerza Mayor que le permita a este último garantizar la continuidad de la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo en el AIJCh y el cumplimiento de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y del nuevo terminal.
142. En ese marco, las Partes acordaron diferir temporalmente el cumplimiento de la obligación de la oportunidad de pago de la Retribución al Estado, prevista en la Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión. Así, los pagos que correspondían a 2020 se pagarían en 2022, los pagos correspondientes a 2021 se abonarán en 2023, mientras que la retribución del primer semestre de 2022 se pagará en 2024, según el cronograma establecido en la referida Acta.
143. Es importante mencionar que las Partes también pactaron que el Concesionario podrá pagar de manera anticipada los importes de las Retribuciones diferidas dentro de los plazos señalados en dicho cronograma y, que LAP se comprometió a continuar con su deber de declarar el importe recaudado conforme al procedimiento establecido en el Artículo 8 del Reglamento para el Pago de la Retribución al Estado de Ositrán.
144. Además, el Concesionario se comprometió a continuar haciendo sus mejores esfuerzos para brindar apoyo y/o facilidades a los operadores aéreos, como los detallados en el Anexo 2 de la referida Acta, durante la Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional

²⁸ Sin perjuicio de lo anterior, en línea con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN -que dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de LATAM y Avianca Perú 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 AIJCh-, LAP podrá solicitar la revisión del cargo de acceso, antes del término de la vigencia del Mandato de Acceso, siempre que previamente haya obtenido el reconocimiento de las inversiones 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.

²⁹ LAP adjuntó el documento “Comentarios Cargo de Acceso de mantenimiento preventivo”; por su parte United Airlines adjuntó el documento “Comentarios y Propuesta de Cargo de Acceso para el Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en Hangares y otras áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento).

³⁰ Monto registrado en la Contabilidad Regulatoria de LAP de 2020 y 2021 (ver Anexo 2)

como consecuencia de la pandemia COVID-19. En efecto, el Anexo N° 2 de la citada Acta detalla las facilidades otorgadas por el Concesionario a favor de los operadores aéreos, como consecuencia de la pandemia COVID-19 y el impacto de las disposiciones dictadas por el Gobierno Nacional, las cuales incluyen:

- i. Descuento en la tarifa de parqueo de aeronaves;
 - ii. Descuento en la renta fija y Monto Mínimo Garantizado de espacios comerciales;
 - iii. Descuento en la renta fija de oficinas comerciales;
 - iv. Descuento en la renta fija de oficinas reguladas.
145. En ese sentido, de la revisión de los acuerdos que figuran en el “Acta de Acuerdos de Apoyo del Concedente por el Evento de Fuerza Mayor” se aprecia que, en efecto, el Concedente y el Concesionario acordaron la postergación de pagos de la Retribución al Estado; sin embargo, no debe perderse de vista que dicho beneficio fue otorgado en el marco del impacto generado por las disposiciones del Gobierno Nacional para mitigar los efectos de la pandemia del COVID – 19 en el sector. Así pues, LAP se comprometió a su vez a otorgar beneficios a los operadores aéreos a través de las medidas antes detalladas. Asimismo, también se pactó entre las partes la posibilidad de pago anticipado de la Retribución al Estado.
146. Por tanto, no es posible afirmar que el 2021 el Concesionario haya tenido la disponibilidad total de los recursos correspondientes a la Retribución al Estado, cuyo pago fue diferido temporalmente por el plazo de siete u ocho semestres.
147. Adicionalmente, conforme se aprecia del objeto de la mencionada acta, los recursos libres con los que hubiera podido contar el Concesionario en 2020 y 2021 tenían como finalidad que LAP garantice el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con mantener la continuidad de la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo en el AIJCh y sus obligaciones relacionadas con el cumplimiento de la puesta en operación de la segunda pista de aterrizaje y del nuevo terminal, Ello en el contexto del fuerte impacto sobre los ingresos del Concesionario generados por la pandemia del COVID-19 (mientras que en 2019 los ingresos de LAP superaban los USD 388 millones, en 2020 y 2021, estos se redujeron a USD 135 millones y USD 183 millones, respectivamente.
148. En virtud de lo expuesto, no existen razones fundadas para incluir el criterio planteado por LATAM y United Airlines de considerar la retribución diferida en el cálculo el Cargo del Acceso, pues el Acta invocada por las aerolíneas fue suscrita en el marco de una disposición establecida en el Contrato de Concesión con la finalidad de garantizar la continuidad de la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo en el AIJCh ante eventos de Fuerza Mayor; destacándose que la obligación de pago del Concesionario se mantiene intacta, en la medida que LAP debe continuar declarando el importe recaudado conforme a la normativa aplicable.
149. En virtud de lo expuesto, debe desestimarse el comentario de las aerolíneas.

c) Comentario sobre los costos operativos planteado por United Airlines y LATAM

150. Tal como se señaló en el acápite IV.1 de este informe (Propuesta de cargos de acceso del Regulador), en lo relativo a los costos de operación y mantenimiento, en atención a las propuestas de LAP y de las aerolíneas que consideraron pertinente construir un año base a partir del cual proyectar la evolución de los costos operativos en el horizonte temporal del flujo de caja, el Regulador construyó un año base correspondiente al promedio simple de los costos de operación y mantenimiento registrados en la Contabilidad Regulatoria en el periodo 2016 a 2021³¹.

³¹ Como se explicó en la Propuesta del Regulador se consideró apropiado construir el año base como el promedio simple de la información histórica de costos de la Contabilidad Regulatoria correspondiente al periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del

151. Al respecto, las aerolíneas (United Airlines y LATAM) han planteado comentarios sobre la evolución de los costos de operación y mantenimiento, en particular, sobre los costos indirectos. Así, en sus documentos de comentarios a la propuesta del Regulador, las aerolíneas desarrollan argumentos sobre la evolución de los costos indirectos registrados por LAP en su contabilidad regulatoria, agrupándolos por periodos, 2013 a 2018 y 2019 a 2021.
152. **En el caso del periodo 2013 – 2018**, las aerolíneas alegan que en el marco del procedimiento de negociación de contrato de acceso para acceder a prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje de *Counters* (*Check in*) desarrollado entre LAP y las aerolíneas³², estas últimas solicitaron a LAP que le brinde información detallada respecto de algunas variables incluidas en su propuesta. De acuerdo con lo indicado por las aerolíneas, frente a dicha solicitud, LAP explicó vía correo electrónico³³ que los costos indirectos considerados en sus propuestas de cargos de acceso (presentadas para la negociación de los Contratos de acceso para el uso de *counters*, oficinas operativas y áreas de mantenimiento) diferían de los costos indirectos registrados en la Contabilidad Regulatoria de 2018.
153. En ese contexto, LAP explicó que, según la Contabilidad Regulatoria de 2018, la distribución de los gastos de la gerencia de Servicios de Aviación entre los servicios que administra (*check in*, oficinas operativas y áreas de mantenimiento) se había realizado con el *driver* “cantidad de renovaciones de contratos al año por servicio”. Sin embargo, para los cargos de acceso estaba planteando los costos indirectos con una nueva distribución entre esos tres servicios considerando “*el uso de 2 drivers para la asignación de costos de la Gerencia de Servicios de Aviación: ingresos y cantidad de renovaciones de contratos por año por servicio que se verá reflejado en la CR 2019*”.
154. De manera complementaria a la información detallada en el párrafo anterior, LAP incluyó el siguiente cuadro en su correo electrónico:

Servicios de Aviación		
Servicio	Contabilidad Regulatoria 2018	Nueva distribución
Oficinas Serv. Operativas	8,88%	4,19%
Area mantto	6,88%	3,30%
Mostradores check in	5,86%	5,05%
Otros Servicios	78,58%	87,46%
Total	100%	100%

Fuente: Correo electrónico remitido por LAP a las aerolíneas el 3 de enero de 2020 en el marco del proceso de negociación del Contrato de Acceso por el uso de *counters*.

155. Dicha información es la que las aerolíneas (United Airlines y LATAM) traen a colación al presente procedimiento, indicando que, en dicha oportunidad (proceso de negociación de 2019), LAP modificó el valor del *driver* de los Servicios de Aviación, pasando de 6,68% a 3,30% para el servicio esencial de mantenimiento preventivo de aeronaves. Además, las

cargo de acceso actualmente vigente, es decir, información correspondiente al periodo 2016-2021.

³² De la revisión del Expediente de solicitud de emisión de mandato de acceso para acceder a prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (*Counters*), se aprecia que el Proceso de negociación entre LAP y los usuarios intermedios se desarrolló entre noviembre de 2019 y enero de 2020 y, al no llegar a acuerdos, entre otros aspectos en lo referido al cargo de acceso, presentaron sus solicitudes de emisión de mandato de acceso al Regulador en junio de 2020

³³ El correo electrónico al que se refieren las aerolíneas se ha identificado en el expediente indicado en el pie de página anterior y corresponde a un correo de fecha 3 de enero de 2020 en el que LAP indica que remite la información solicitada por las aerolíneas en su reunión del 23 de diciembre de 2019 y adjunta un archivo Word denominado “Información adicional solicitada por las LLAAs sobre los cargos de acceso de Check in, oficinas operativas y áreas de mantenimiento”.

aerolíneas proponen que, para efectos del presente procedimiento de determinación de cargos de acceso, debe utilizarse ese *driver* (3,30%) y aplicarse a todos los conceptos incluidos en los costos indirectos (Personal, Servicios prestados por terceros, *Outsourcing* y Mantenimiento de activos, Otros), a diferencia de LAP que, en su propuesta planteada en 2019, solo lo utiliza para los gastos de Personal.

156. Así, las aerolíneas utilizan ese nuevo *driver* (3,30%) para estimar el valor de los costos indirectos del año 2018, obteniendo el valor de costos indirectos de USD 17 761. A criterio de LATAM y United Airlines, dicho valor debe reemplazar los costos indirectos efectivamente registrados en la Contabilidad Regulatoria de 2018 (USD 32 665) que utilizó el Regulador para calcular el año base a partir del promedio de los costos indirectos del periodo 2016 a 2021.
157. En resumen, el comentario de las aerolíneas respecto a los costos operativos a ser considerados en el flujo de caja se ilustra a continuación:

Propuesta del Regulador: Promedio de costos indirectos 2016 – 2021 (USD)

Promedio	2016	2017	2018	2019	2020	2021
22 142	7 220	2 391	32 665	30 486	22 928	37 160

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Comentario de las aerolíneas: Costos indirectos que deben ser usados en 2018 (USD)

2016	2017	2018	2019	2020	2021
7 220	2 391	17 761	30 486	22 928	37 160

Fuente: Contabilidad Regulatoria LAP, correo electrónico remitido por LAP el 03 de enero de 2020 en el proceso de negociación del Contrato de Acceso de uso de *Check in* y cálculos propios de las aerolíneas.

158. En relación con dicho argumento, de la revisión del expediente de la solicitud de mandato de acceso para acceder a prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje de *Counters (Check in)* se ha identificado que, las aerolíneas (entre ellas, United Airlines y LATAM) descartaron utilizar la información proporcionada por LAP debido a que no garantizaba una negociación consistente y a que la consideraban a poco confiable, al punto de que, según señalaron, no les permitía desarrollar una estimación robusta del cargo de acceso. En efecto, mediante correo electrónico del 17 de enero de 2020, AETAI en su calidad de representante de las aerolíneas, manifiesta su opinión sobre la información remitida por LAP en torno a los cargos de acceso, en los siguientes términos:

(...)

a. *Dada la alta volatilidad que presentan las propuestas de LAP, así como la contabilidad regulatoria de la empresa, no hay garantía que el proceso de negociación entre las líneas aéreas y el Concesionario sea consistente.*

b. *Existen enormes disparidades en los cálculos para el mismo año (variaciones de más de 60%) que estarían indicando que resulta necesario que la Contabilidad Regulatoria de LAP sea auditada de manera exhaustiva por el Regulador, con la finalidad de que refleje la gestión financiera real de la empresa. Lamentablemente esta labor excede con creces las posibilidades de las líneas aéreas porque no disponen de toda la información para efectuar dicha auditoría.*

c. *Por lo tanto, en función de la información proporcionada por LAP, no estamos en capacidad de presentar una propuesta robusta debido a la poca confiabilidad que presentan los números que ha presentado el LAP para los cuatros cargos de acceso.*

De lo expuesto, no será posible remitir una propuesta de Cargos de Acceso para los Proyectos de Contrato de Acceso. Sumando a lo indicado precedentemente sobre la reunión del 23 de diciembre, al no ser posible enviar una propuesta y no haber llegado a un acuerdo, este punto (Cargos de Acceso) queda como NO ACUERDO.

Entonces, el proceso de negociación estaría quedando agotado (...)

159. En este punto, es importante tener en cuenta que, durante el proceso de negociación del Contrato de acceso alegado por las Partes, entre noviembre de 2019 y enero de 2020, LAP no contaba con los documentos de la Contabilidad Regulatoria debidamente aprobados y auditados, por lo que LAP planteaba supuestos cambios de *drivers* que no necesariamente se llegaron a materializar en el proceso posterior de cierre de la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2019.
160. Adicionalmente, es necesario mencionar que, al no haber llegado a un acuerdo, entre otros aspectos, en los cargos de acceso, las aerolíneas solicitaron al Regulador la emisión del mandato de acceso para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje de *Counters (Check in)*, procedimiento que culminó con la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2020-CD-OSITRAN del 10 de setiembre de 2020, sustentada en el Informe Conjunto N° 0111-2020-IC-OSITRAN (GSF-GRE-GAJ), que en relación al cargo de acceso llegó a la siguiente conclusión:

“Considerando que actualmente no se cuenta con la información técnica suficiente que permita velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el REMA, no es posible que este Organismo Regulador emita el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; debiendo estos volver a negociar con LAP el cargo de acceso una vez que cuenten con la información necesaria. Para tal efecto, deberán tener en cuenta la situación real del mercado de transporte aéreo, la cual determinará la demanda de mostradores de Check-in; así como, de ser el caso, otros temas o cláusulas que pudieran modificarse o verse afectadas como consecuencia de la negociación del cargo de acceso”.

[Subrayado añadido]

161. Como se aprecia, en el marco del proceso de negociación, las aerolíneas consideraron que, entre otra información, la propuesta de costos indirectos planteada por LAP no resultaba confiable para desarrollar una estimación robusta del cargo de acceso. Posteriormente el Regulador, en el marco de la solicitud de emisión de mandatos de acceso del año 2020, también consideró que no se contaba con información técnica suficiente que permita velar por el cumplimiento de los principios del REMA, aunque esto último también se habría visto influenciado por la incertidumbre generada por la pandemia del COVID 19.
162. Para mayor abundamiento, es preciso señalar que en el marco de la verificación de la información de la Contabilidad Regulatoria realizada anualmente por este Regulador, se recibió la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP de 2018³⁴, en la que se hacía de conocimiento la nueva estructura organizativa de LAP, la misma que tenía un efecto en cambios en los centros de Costos, entre ellos el centro de costos del servicio de Aviación, que salió del alcance de “Gerencia Central de Operaciones y Comercial” donde había estado hasta 2017, para pasar a formar parte de la nueva “Gerencia Central Comercial”.
163. Según se detallaba en el Informe de Contabilidad Regulatoria 2018, en el marco de esta nueva estructura organizativa, la Gerencia de Servicios de Aviación amplió sus funciones, encargándosele gestionar servicios aeronáuticos regulados y no regulados, por lo que a fin de tener una mejor distribución de los costos entre los servicios que dicha gerencia gestiona desde 2018, se consideró necesario cambiar el *driver* de Porcentaje de ingresos (hasta 2017) por el *driver* “Horas / hombre” en 2018.
164. En el contexto de la supervisión efectuada por Ositrán, se solicitó a LAP ampliar la explicación remitida en los documentos antes mencionados y en correos electrónicos previos. En efecto, en el Oficio N° 0056-19-GRE-OSITRAN del 7 de junio de 2019 se formularon consultas al Concesionario, en los siguientes términos:

“(…) Tal como se puede apreciar, los montos reportados para el ejercicio 2018 representan un significativo incremento respecto al ejercicio 2017 y se constata que tiene similar implicancia respecto a los montos consignados respecto a los ejercicios del 2014, 2015 y

³⁴ El 29 de marzo de 2019, la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L., remitió al Ositrán la Carta N° C-LAP-GCF-2019-0228 y la Carta N° C-LAP-GCF-2019-0209, adjuntando el Informe de Contabilidad Regulatoria correspondiente al ejercicio 2018 y el Informe procedimientos previamente convenidos aplicados a los Estados Financieros Regulatorios del ejercicio 2018, respectivamente.

2016.

Al respecto, si bien a través de correo electrónico su representada proporcionó explicación sobre la causa del aumento de dicha partida, complementando la explicación indicada en el informe de contabilidad regulatoria del ejercicio 2018, con la finalidad de cumplir con el principio de consistencia establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria, se le solicita proporcione el efecto que esta modificación tendría en términos monetarios en los costos del servicio de equipaje rezagados y detalle en qué otros servicios se produce modificaciones y los efectos del mismo”.

165. Al respecto, como se detalla en el Informe N° 024-2019-GRE-OSITRAN del 08 de agosto de 2019 (Informe de Monitoreo de la Contabilidad Regulatoria LAP del ejercicio 2018), las consultas planteadas a LAP fueron adecuadamente atendidas a través de la Carta N° C-LAP-GCF-2019-0457, en la que LAP señaló lo siguiente respecto de la asignación de costos:

“Al respecto, tal como se le explicó en nuestro correo electrónico del 6 de mayo, el incremento en el costo del servicio de equipaje rezagado responde a una imputación indirecta del centro de costos 120801-Gerencia de Servicios de Aviación- el cual ha ampliado sus funciones, incluyendo dentro de éstas, el coordinar directamente con las aerolíneas, lo concerniente al servicio de equipaje rezagado. Asimismo, este cambio en las funciones implicó modificar el driver de asignación de costos que se utilizaba hasta el 2017 a fin de mostrar una mejor imputación de los costos de esta gerencia a los diferentes servicios que gestiona, pasando a utilizar para el año 2018 el driver de "horas / hombre.

Para el 2018, el porcentaje de "horas / hombre" imputado al servicio de equipaje rezagado correspondió principalmente a actividades relacionadas a la renovación de contratos tales como: elaboración y revisión de borradores de contrato, coordinación del nuevo cargo de acceso propuesto, reuniones de negociación con las aerolíneas, seguimiento del cierre de negociación con las aerolíneas.

Asimismo, parte del tiempo incurrido correspondió a la actividad de administrar los 21 contratos vigentes en el 2018, lo que implicó coordinar con cada aerolínea la renovación anticipada de sus cartas fianzas, pólizas de seguro, pago oportuno de sus rentas y atención de las inspecciones trimestrales de OSITRAN por ser una tarifa regulada.

Respecto al requerimiento de proporcionar el efecto monetario de esta modificación tanto en el servicio de equipaje rezagado como en los otros servicios, adjuntamos a la presente el Anexo 1 donde se detalla el efecto del costo imputado a cada uno de los servicios receptores.”

166. Adicionalmente, LAP remitió el informe emitido por la firma auditora PwC que valida sus aclaraciones en torno a la asignación de costos. En dicho informe, PwC señala que efectuó actuaciones de validación adicionales orientadas a revisar en detalle los cambios de *drivers* y su impacto en la distribución de costos entre los servicios asignados. En ese contexto, PwC analizó los cambios entre 2017 y 2018 verificando que esta redistribución había generado cambios en varios servicios sujetos a regulación de acceso. Así, mientras que para el caso del servicio especial de mantenimiento preventivo el efecto del cambio de *driver* generaba un incremento de los costos indirectos de USD 36 mil, en el caso de otros servicios como el de oficinas operativas, el impacto de la modificación del *driver* era una disminución importante de los costos indirectos de USD 143 mil. Sobre la base de dichas actividades adicionales, PwC validó las respuestas de LAP.
167. A partir de lo anterior es posible inferir que, si bien la modificación del *driver* puede generar un aumento en los costos del Servicio Especial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo, lo que impacta en la determinación de los cargos de acceso de dicho servicio, también genera la disminución de tales conceptos en otros cargos de acceso de servicios esenciales, reflejando de manera más precisa los cambios en la estructura organizativa de LAP en 2018
168. Por lo tanto, en el caso de los costos indirectos del 2018 se mantendrá el monto (USD 32 665) utilizado por el Regulador toda vez que dicho monto ha sido obtenido de una fuente confiable, como es la Contabilidad Regulatoria, la misma que ha sido sometida a un proceso de validación adicional de parte de su empresa auditora PwC y verificada por este Regulador.

169. En ese sentido, corresponde desestimar el argumento sobre costos operativos planteados por United Airlines y LATAM.
170. **De otro lado, al analizar el periodo 2019 – 2021**, las aerolíneas argumentan que el comportamiento de los costos indirectos del servicio en cuestión muestra la necesidad de realizar ajustes con la finalidad de aproximarlos a costos que sean “eficientes”. Así, las aerolíneas consideran que sería oportuno efectuar las siguientes modificaciones:
- Con respecto al año 2018, estiman que el valor de los costos indirectos sería de **USD 17 761**, es decir, considerar la modificación del *driver*, solicitud que fue propuesta por LAP en el marco del proceso de negociación del Contrato de Acceso para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje de *Counters* (*Check in*).
 - Proyectar los costos indirectos de los servicios en función **del ratio histórico** (costo directo/costo indirecto) para el período 2016-2021 y a partir de los ratios correspondientes a cada año calcular un promedio geométrico, que las aerolíneas estiman en 21%, es decir, mantener una relación de costo directo/costos indirectos de 21% para proyectar el flujo de egresos por concepto de costos indirectos.
171. En relación con la primera propuesta de las aerolíneas, líneas arriba se ha detallado en extenso los motivos por los cuales este Regulador considera apropiado mantener información de costos indirectos registrada directamente en la Contabilidad Regulatoria.
172. Asimismo, en relación con el segundo ajuste planteado por las aerolíneas, cabe indicar, en primer lugar, que United Airlines y LATAM no han incluido ninguna explicación de por qué resultaría idóneo en este caso estimar los costos indirectos a partir de un ratio y no de la información registrada directamente en la Contabilidad Regulatoria en el periodo de la referencia, ni de por qué a partir del promedio geométrico de dichos ratios, se arribaría a un resultado de costos indirectos más eficiente, que sirva para efectuar una mejor predicción de la evolución futura de costos indirectos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En efecto, las aerolíneas se limitan a señalar que la volatilidad de los costos indirectos en el periodo analizado se ha visto afectada por modificaciones en los *drivers* de asignación de costos, que no tendrían ningún sustento en variaciones de la tasa de inflación o de la demanda, por lo que no se podrían catalogar como costos eficientes.
173. Al respecto, de conformidad con el REMA, los principios aplicables, entre ellos, el Principio de eficiencia, establecen los límites y lineamientos de actuación del Regulador para la emisión de mandatos y otros pronunciamientos sobre el Acceso. Así, en el referido reglamento se señala que, con base en el Principio de eficiencia, la determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente, costos de congestión y otras externalidades.
174. En ese sentido, como se ha detallado líneas arriba, la modificación de *drivers* en la Contabilidad Regulatoria de LAP para el ejercicio 2018, ha generado un incremento de los costos indirectos asignados al servicio esencial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo que, en efecto, no están relacionados a incrementos de la demanda, ni de la inflación. No obstante, se trata de modificaciones que no afectan los incentivos por el uso eficiente de la infraestructura, sino que responden a una nueva estructura organizativa del Concesionario. Cabe mencionar que tampoco se observa que LAP pueda verse incentivada a modificar artificialmente su contabilidad, en tanto que la nueva asignación de costos puede generar un aumento en los cargos de acceso de mantenimiento preventivo, el mismo que tiene su correlato en la disminución de otros cargos de acceso, como el de oficinas operativas indicado por PwC y de una magnitud incluso mayor.
175. Cabe indicar que las empresas constantemente adecúan la contabilidad a las nuevas coyunturas y desafíos que enfrentan, lo que se traduce en nuevos centros de costos y

modificaciones de estos, lo que se observa frecuentemente en el marco de la supervisión de los documentos de Contabilidad Regulatoria, no siendo la primera vez que cambios en los centros de costos y *drivers* tienen efecto sobre el cargo de acceso del Servicio Especial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo³⁵.

176. En cuanto al uso de la Información histórica registrada en la Contabilidad Regulatoria, este Regulador sustentó su propuesta sobre la base de los criterios adoptados en procedimientos anteriores para la determinación de cargos de acceso de este mismo servicio, en los que se ha utilizado directamente la información registrada en la Contabilidad Regulatoria para estimar los costos indirectos³⁶. Ello, en virtud del principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el TULO 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 administrativos.
177. Cabe mencionar que, a diferencia del caso criterio de proyectar los costos a partir del año anterior al del cálculo del cargo de acceso, criterio que no fue utilizado en el presente procedimiento por motivos debidamente justificados y que se explicaron en el Informe del Regulador, en lo referido al comentario de las aerolíneas no se ha identificado razones que justifiquen por qué sería mejor estimar los costos indirectos a partir del promedio geométrico de ratios (Costos directos/costos indirectos) en lugar del promedio de información directamente registrada en la Contabilidad Regulatoria.
178. En virtud de lo expuesto, no se encuentran razones justificadas para modificar la forma de cálculo de los costos indirectos en la Propuesta del Regulador por lo que debe desestimarse el comentario planteado por las aerolíneas.

IV.3. Determinación de Cargos de Acceso para el arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo en el AIJCh

179. Considerando que como consecuencia del análisis de los comentarios recibidos de LAP, United Airlines y LATAM no se ha modificado ninguno de los componentes del cálculo del cargo de acceso para el Servicio Esencial de arrendamiento de áreas para mantenimiento preventivo desarrollado en la Propuesta del Regulador, los cargos de acceso que deben

³⁵ En el informe de determinación del cargo de acceso de este servicio, Informe N° 015-20210-GRE-OSITRAN del 04 de junio de 2010, se señaló lo siguiente:

“40. Como se aprecia en la tabla precedente, los servicios regulados por acceso como oficinas operativas, oficinas área gris, mostradores check-in y áreas de mantenimiento no presentaban en las versiones 1.2 y 1.3 del MCR AIJCh una desagregación de ingresos y costos de manera individual o particular. Posteriormente, el MCR AIJCh versión 2.0 incorporó dichos servicios (entre otros) al grupo de servicios regulados por acceso en virtud de la experiencia regulatoria observada en los mandatos de acceso solicitados en el año 2006.

41. En consecuencia, esta reestructuración de los servicios implicó una reasignación de todos los costos indirectos y no imputables, así como la construcción o modificación de algunos cost drivers. Así, estos nuevos criterios de asignación de costos hicieron que los costos indirectos como los no imputables sean establecido de manera más precisa a cada tipo de servicio, toda vez que reflejaría los costos realmente asociados a las prestaciones de manera no agrupada.”

³⁶ Dicho criterio ha sido utilizado anteriormente en la determinación de cargos de acceso para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento preventivo en los tres procedimientos anteriores, lo cual consta en los siguientes informes:

- Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN que sustenta la Resolución N° 024-2010-CD-OSITRAN
- Informe N° 012-13-GRE-OSITRAN que sustenta la Resolución N° 030-2013-CD-OSITRAN:
- Informe N° 019-17-GRE-OSITRAN que sustenta la Resolución N° 008-2017-CD-OSITRAN

considerarse en el Mandato de Acceso serían los mismos que los estimados en la Propuesta del Regulador contenida en el Informe N°062-2020-GRE-OSITRAN.

180. En tal sentido, los cargos de acceso mensual aplicables al Servicio de Alquiler de áreas de mantenimiento preventivo ascienden a:

Almacén:	USD 7,17 por m ² al mes (sin IGV).
Oficinas:	USD 11,95 por m ² al mes (sin IGV).
Talleres:	USD 7,49 por m ² al mes (sin IGV).

V. CONCLUSIONES

1. Ositrán 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 Alquiler de Áreas de Mantenimiento Preventivo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh). Así, a través del Informe N° 0062-2022-GRE-OSITRAN, se formuló la propuesta de Cargo de Acceso con base en el análisis efectuado de la información remitida por ambas partes, la información de los Estados Financieros Regulatorios auditados del Concesionario. Del mismo modo, se observó 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 establecidos en anteriores procesos de determinación de cargos de acceso similares realizados por Ositrán.
2. 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, los cuales abordaban comentarios sobre las inversiones no reconocidas, la postergación de los pagos de la Retribución al Estado y los costos operativos y de mantenimiento. En el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso desarrollada por el Regulador.
3. A partir del análisis de los comentarios no se ha modificado ninguno de los componentes del cálculo del cargo de desarrollado en la Propuesta del Regulador, se concluye que los cargos de acceso mensual aplicables al Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en hangares y otras áreas del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (arrendamiento de áreas para mantenimiento preventivo) ascienden a:

Almacén:	USD 7,17 por m ² al mes (sin IGV).
Oficinas:	USD 11,95 por m ² al mes (sin IGV).
Talleres:	USD 7,49 por m ² al mes (sin IGV).

VI. RECOMENDACIONES

1. Recomendar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del Ositrán.
2. Establecer un cargo de acceso aplicable al Servicio de Alquiler de áreas de mantenimiento de USD 7,17 por m² para almacenes, USD 11,95 por m² para oficinas y USD 7,49 por m² para talleres, sin IGV.

Atentamente,

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

N.T. 2022094640

ANEXO I

WACC PROPUESTO POR OSITRÁN

I. Tasa libre riesgo

1. La tasa libre de riesgo es el rendimiento que puede obtener un activo libre de riesgo. Se entiende que un activo es libre de riesgo, si el rendimiento efectivo es siempre igual al esperado, es decir, no conlleva riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. Al respecto, durante las últimas décadas se ha considerado a los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (T-Bonds) como el principal activo seguro en todo el mundo. Por ello, siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, la variable proxy de la tasa libre de riesgo a emplear es el promedio de datos históricos del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
2. Con respecto al tipo de promedio a utilizar, es decir, el promedio aritmético o geométrico, no existe una regla específica que defina cuál de las dos alternativas es mejor. Sobre ello, autores como Ross et al. (2012)³⁷ y Brealey et al. (2010)³⁸ sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, debe emplearse el promedio aritmético y no el geométrico; de lo contrario, se corre el riesgo de subestimar la rentabilidad que un inversionista obtendría por su inversión.
3. En cuanto a la periodicidad de las variables, de acuerdo con Bravo (2008)³⁹, la periodicidad empleada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la periodicidad de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería viable que en la tasa libre de riesgo se utilice información mensual y en la prima de riesgo de mercado se emplee data anual.
4. En tal sentido, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años para el periodo comprendido desde 1928 hasta 2021, lo que da como resultado un 5,11%⁴⁰.

II. Prima por riesgo de mercado

5. De acuerdo con Damodaran (2014)⁴¹, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. En otras palabras, la prima por riesgo de mercado refleja el retorno adicional que esperan los inversores como compensación debido al riesgo al que se exponen por invertir en acciones del mercado con un mayor riesgo que la tasa libre de riesgo.
6. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad de las empresas: el riesgo no sistemático (único o específico), que se relaciona con el riesgo específico de un tipo de negocio o mercado; y el riesgo sistemático, que se relaciona con los riesgos de la economía en general, los cuales afectan a todas las empresas. Así, si un inversionista tiene un portafolio diversificado de acciones, en promedio, el buen o mal desempeño de las compañías del portafolio se compensa, y el inversor puede eliminar el riesgo no sistemático por medio de la diversificación; sin embargo, no puede eliminar por completo el riesgo de mercado o

³⁷ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGraw-Hill.

³⁸ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.: McGraw-Hill.

³⁹ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁴⁰ Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

⁴¹ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

riesgo sistemático, ya que este afecta a todas las empresas. Este último es el que se ve reflejado mediante la prima por riesgo de mercado.

7. De esta manera, para calcular la prima por riesgo de mercado se utilizan índices compuestos por indicadores de varias industrias, a fin de que reflejen el comportamiento del mercado en su conjunto. En el caso peruano, el índice bursátil más utilizado es el índice de Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁴².
8. Considerando ello, en la siguiente tabla se muestra la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds emitidos por el gobierno de los EE.UU. a 10 años, ambos considerando el periodo 1928-2021.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2021

	Prom. 1928-2021
Rentabilidad del mercado (S&P 500)	11,82%
Tasa Libre de Riesgo (T-Bond)	5,11%
Prima por riesgo de mercado	6,71%

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

III. Prima por riesgo país

9. Según López-Dumrauf (2010)⁴³, existen riesgos asociados a una inversión en un país en desarrollo o emergente, que difieren de aquellos riesgos asociados a una inversión similar en países desarrollados. En consecuencia, existe un riesgo adicional para las empresas situadas en determinados países, por lo cual la inclusión del riesgo país es un factor que debe considerarse en toda evaluación que se realice en un mercado emergente.
10. Al respecto, Sabal (2010)⁴⁴ señala que el riesgo país percibido por los inversionistas depende del grado de confianza que se produzca como resultado de la reputación del país. Es decir, en la medida en que más frecuentemente y más marcadamente un país haya sufrido convulsiones sociales y/o cambiado sus lineamientos de política (o dejado de cumplir sus compromisos), peor será su reputación. De esta forma, a mejor (peor) reputación, mayor (menor) confianza y menor (mayor) riesgo país percibido.
11. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en la elaboración de índices, que sistematizan información cualitativa y cuantitativa, como son las calificaciones de riesgo de las agencias calificadoras, tales como S&P, Moody's, Fitch Ratings, entre otras. Cabe señalar que la medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los retornos de los bonos emitidos por el país emergente y el retorno de un bono libre de riesgo (por ejemplo: bono emitido por el Gobierno de los EE.UU.). En el caso peruano, la fuente más usada en las valoraciones de empresas es el *Emerging Markets Bonds Index* de Perú (en adelante, EMBI), conocido también como EMBIG+ Perú, el cual es elaborado por el banco de inversión JP Morgan.

⁴² El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

⁴³ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁴⁴ SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

12. Asimismo, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar un horizonte de tiempo 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 Macroconsult (2007)⁴⁵, 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”.]

13. En ese orden, para el cálculo de la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBI para el periodo comprendido entre enero de 2020 y diciembre de 2021; obteniéndose como resultado una prima por riesgo país de 1,69%, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, 2020-2021

Mes	2020	2021
Enero	114	132
Febrero	122	138
Marzo	249	165
Abril	278	165
Mayo	222	164
Junio	180	169
Julio	169	170
Agosto	146	183
Setiembre	160	174
Octubre	150	172
Noviembre	147	179
Diciembre	143	174
Promedio		169

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

IV. Riesgo sistémico (β)

14. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la firma con respecto al riesgo de mercado. De acuerdo con la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción con respecto al mercado, sobre la base de los cambios en los precios históricos. Asimismo, el beta puede describirse como aquel riesgo que el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
15. Para la estimación de este parámetro, pueden utilizarse tres metodologías:
- Si la empresa cotiza en la bolsa de valores, el beta se estimaría como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y el rendimiento del mercado. Es importante señalar que el periodo de tiempo debe ser lo suficientemente amplio, entre dos y cinco años, dependiendo si las cotizaciones son diarias, semanales, o mensuales, para así obtener una estimación adecuada del parámetro.
 - En el caso de que las acciones de la empresa no coticen en bolsa, una segunda metodología consiste en calcular el beta contable de la empresa, para lo cual se utiliza

⁴⁵ MACROCONSULT (2007). “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

información de libros contables⁴⁶. Es decir, se trata de evaluar los niveles de sensibilidad de los retornos contables de la empresa, con respecto al retorno promedio de mercado.

- Una tercera metodología utilizada en la práctica regulatoria para aquellas empresas que, como LAP, no cotizan en bolsa, es la denominada beta de la empresa comparable (o *benchmarking*). Al respecto, existe un gran número de estudios que estandarizan los criterios para seleccionar las empresas comparables. En este punto, conviene destacar que los criterios utilizados en las finanzas corporativas no necesariamente coinciden con los que se emplean para el caso de las finanzas regulatorias.
16. Como parte de los criterios empleados para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, el Ositrán ha utilizado la metodología de *benchmarking* para la selección de las betas. Con relación a esta metodología, Alexander et al. (1999)⁴⁷ sostienen que son cinco los factores que deberían considerarse para homogenizar los riesgos que enfrentan las diferentes empresas y que inciden en el valor del beta: tipo de propiedad de la empresa, régimen regulatorio, nivel de competencia del mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
17. Así, para la presente determinación de cargos de acceso se utilizará la metodología de *benchmarking* para la selección de los betas. Al respecto, la muestra utilizada para la estimación del beta considera los siguientes operadores aeroportuarios:

Tabla A-3 Muestra de operadores aeroportuarios

Empresa	Aeropuerto administrado	País	Símbolo
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 del Ositrán.

18. A partir de esta muestra, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2021 a través del sistema *Bloomberg*. Para la obtención de dicho indicador se consideró un horizonte de tiempo de cinco (5) años, comprendido entre el 1 de enero del 2017 y el 31 de

⁴⁶ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. *Journal of Financial and Strategic Decisions*. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. *R. Cont. Fin. – USP, São Paulo*, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

⁴⁷ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. *World Bank Policy Research Working Paper N° 2151*. Julio.

diciembre del 2021 (en periodicidad semanal), y se utilizó como índice de referencia al índice de la bolsa local representativa del país de cada empresa, en su respectiva moneda local⁴⁸.

19. Adicionalmente, la práctica regulatoria indica que el beta estimado de cada elemento de la muestra debe ajustarse a través de una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a uno). Al respecto, dicho ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg* al considerar el *adjusted beta*⁴⁹ estimado por dicho sistema.
20. 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 al 31 de diciembre de 2021, mediante la siguiente ecuación:

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

21. En la siguiente tabla se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, el cual asciende a 0,735.

Tabla A-4 Beta desapalancado estimado para LAP

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,766	0,307	0,343	0,619
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,462	0,228	1,367	0,711
Kobenhavns Lufthavne	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,668	0,211	3,276	0,186
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,225	0,213	0,302	0,990
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,375	0,253	0,705	0,901
Malta Internacional Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,150	0,372	0,407	0,916
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,798	0,307	0,446	0,610
Auckland Internacional	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,102	0,059	0,176	0,946
Promedio aritmético							0,735

Notas:

a/ Adjusted beta.

b/ Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

c/ Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁴⁸ 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 del servicio de alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado y el servicio de inspección de equipaje en bodega en el AIJCh del año 2019.

⁴⁹ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

$$Adj\ Beta = 0,67(Raw\ Beta) + 0,33$$

Disponible en: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdfiles/cfovhd/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de mayo de 2022).

V. Apalancamiento

22. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2021, al cierre del ejercicio la empresa presentó deuda financiera bajo la denominación de “Deuda de Corto y Mediano Plazo”, la cual corresponde al contrato de préstamo celebrado entre LAP y KfW-IPEX Bank GMBH, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria New York Branch, el Banco de Nova Scotia y Sumitomo Mitsui Banking Corporation para financiar las inversiones Lado Aire y parte de Lado Tierra.
23. Sobre el particular, en las Notas a los Estados Financieros se señala que el monto de dicho préstamo es de USD 450 millones, con un plazo de 729 días, habiéndose realizado un primer desembolso el 4 de noviembre de 2020, por un monto de USD 28 millones, y un segundo desembolso el 14 de octubre de 2021, por un monto de USD 42 millones. Asimismo, se señala que, una vez que el lado aire esté terminado, LAP planea obtener un crédito Mini-Perm para pagar dicho préstamo y financiar las obras de la fase del lado tierra del proyecto de expansión.
24. En efecto, de la revisión de la información contenida en el Balance General de LAP del año 2021, se observó que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP se encontró financiado por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda a corto plazo e ingresos diferidos) y por recursos propios (patrimonio neto), tal como se puede apreciar en la siguiente tabla. Cabe señalar que la deuda a corto plazo formó parte del Pasivo Corriente de LAP de dicho año.

Tabla A-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2021

Concepto	Miles de USD	Part%
Activo Total	793 864	100%
Cuentas por pagar	184 148	23,2%
Deuda a corto plazo	68 654	8,6%
Ingresos diferidos	3 405	0,4%
Patrimonio neto	537 657	67,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

25. Como se puede observar, al cierre del ejercicio 2021 la principal fuente de financiamiento de los Activos Totales de LAP fue el Patrimonio Neto (67,7%), mientras que la deuda financiera contraída representó una participación menor (8,6%), siendo esta en su totalidad de corto plazo.
26. Por tanto, dado que para el año 2021 la empresa registra deuda financiera, en línea con los criterios empleados por el Ositrán en anteriores procedimientos se calcula el apalancamiento como el ratio Deuda Financiera (esto es, la deuda de corto y largo plazo) sobre Patrimonio, obteniéndose un valor de 0,128, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla A-6 Apalancamiento de la empresa, año 2021

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	68 654
Patrimonio (E)	537 657
D + E	606 311
<i>D / (D+E)</i>	11,3%
<i>E / (D+E)</i>	88,7%
Ratio D/E	0,128

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

27. Como se puede observar, el ratio deuda-patrimonio obtenido a partir de la información financiera de LAP del año 2021 es equivalente a 11/89, lo cual guarda relación con la estructura de financiamiento del Activo Total mencionada anteriormente.
28. No obstante, considerando que, por un lado, la totalidad de la deuda es de corto plazo, formando parte del Pasivo Corriente de LAP, y por otro lado, considerando que la metodología empleada para la determinación del cargo de acceso es de carácter prospectivo, y que una estructura de capital con una participación del patrimonio cercana al 100% no es eficiente debido a que encarece el costo de financiamiento⁵⁰; para efectos de la estimación del costo del capital en el presente caso, se considerará el uso de un ratio deuda-patrimonio (D/E) objetivo equivalente a 65/35, esto es, un valor de 1,857.
29. Sobre el particular, dicha estructura objetivo 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 (...)”*
30. Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo equivalente a 70/30 indicando, por un lado, que este proviene del préstamo Mini-Perm que viene negociando en la actualidad, el cual considera un ratio deuda-patrimonio de 75/25⁵¹, y por otro lado, que dicho ratio objetivo se enmarca en sus planes de largo plazo, en los que espera generar recursos propios tales que pueda alcanzar un nivel de *equity* de 30% de los activos. Al respecto, debemos indicar que, en la medida en que el préstamo Mini-Perm aún se encuentra en negociación por parte de LAP, el ratio deuda-patrimonio sugerido en el mismo podría encontrarse sujeto a variaciones, razón por la cual se considera pertinente mantener el criterio de emplear un ratio objetivo de 65/35 el cual, como se indicó previamente, se sustenta en la estructura establecida en los términos y condiciones del cierre financiero del segundo financiamiento de LAP.

VI. Costo de la deuda

31. Como se señaló anteriormente, teniendo presente el enfoque prospectivo de la metodología empleada en el presente procedimiento, y considerando que al cierre del ejercicio 2021 la empresa presentó deuda financiera bajo un contrato de préstamo de corto plazo para financiar las inversiones Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como aquella tasa que refleje los costos totales (*all in cost*) en los que incurre LAP con el contrato de préstamo suscrito. Dicha tasa se obtendrá a partir del flujo de caja de la deuda contraída por la empresa, el cual incluye tanto los desembolsos del principal como los pagos previstos por concepto de amortización, intereses y demás costos derivados de la operación de endeudamiento⁵².

⁵⁰ Más aun teniendo en cuenta el proyecto de ampliación del aeropuerto que viene siendo desarrollado por el Concesionario.

⁵¹ En su Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP menciona que la definición que se maneja hasta el momento es: *“Debt-to-Equity Ratio. As of the relevant Disbursement Date, after taking into account the relevant Disbursement, the Debt-to-Equity Ratio does not exceed 75:25”*.

⁵² Cabe señalar que similar metodología fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016.

32. Al respecto, mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda contraída, de acuerdo al detalle mostrado en la siguiente tabla. Cabe señalar que los montos agregados de los años 2020 y 2021 han sido contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo de los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los montos correspondientes al año 2022 corresponden a las proyecciones de LAP respecto de la situación de su financiamiento para dicho año.

Tabla A-7 Flujo neto de la deuda contraída por LAP
(expresado en miles de USD)

Fecha	Desembolso de principal	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2020	28 000	0	54	3 308	520	-24 119
31/03/2021	0	0	120	0	475	595
30/06/2021	0	0	120	0	485	606
30/09/2021	0	0	116	0	485	601
31/12/2021	42 000	0	230	0	447	-41 322
31/03/2022	50 000	0	440	0	389	-49 170
30/06/2022	150 000	0	610	0	372	-149 019
30/09/2022	50 000	320 000	1 443	0	174	271 617

Fuente: Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, del 30 de mayo de 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

33. Así, considerando dicha información, a partir del flujo neto trimestral de la deuda se determina la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral que garantiza que el valor presente de la diferencia entre los desembolsos y pagos de la deuda contraída, esto es, el Valor Actual Neto (VAN) de la deuda, sea cero, la cual asciende a 1,80%. Luego, convirtiendo dicha tasa trimestral a una tasa anual para efectos del cálculo del WACC, obtenemos el costo de la deuda de LAP para el presente caso equivalente a 7,40%.

VII. Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

34. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 10,05%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-8 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2021

Componentes	2021
Tasa libre de riesgo	5,11%
Prima de riesgo de mercado	6,71%
Riesgo país	1,69%
Beta desapalancado	0,735
Ratio D/E objetivo	1,857
Impuesto objetivo	25,90%
Beta apalancada	1,746
Costo de Capital Propio	18,52%
<i>% Capital Propio</i>	<i>35,0%</i>
Costo de la deuda	7,40%
Costo de Deuda	5,49%
<i>% Deuda</i>	<i>65,0%</i>
WACC	10,05%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.