

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

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/01/2025
13:18:51 -0500**RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA****N° 0003-2025-PD-OSITRAN**

Lima, 09 de enero de 2025

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN de fecha 06 de enero de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, otorga al Ositrán la función específica de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación;

Que, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM (en adelante, REGO), dispone que corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura;

Que, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, precisa que el Ositrán puede interpretar el alcance de los contratos en virtud de los cuales se explota la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia, siendo que pueden solicitar la interpretación del contenido de un contrato de concesión los siguientes agentes: el concesionario, el concedente y los terceros legítimamente interesados;

Que, mediante la Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán declaró precedente administrativo de observancia obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación de los contratos de concesión siempre será de oficio; ello, considerando que la presentación de solicitudes por parte del concedente, concesionario o terceros, no equivale al ejercicio de un derecho de acción en sede administrativa;

Que, el 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción – hoy, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) –, y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión se suscribió el 08 de marzo del 2013, estableciendo, entre otros, que una vez entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), el Concesionario cobrará la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. Dicho informe incluyó bajo

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/01/2025 12:19:01 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/01/2025 11:36:18 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/01/2025 11:30:57 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia a los flujos de pasajeros Internacional-Internacional (INT-INT), Doméstico-Doméstico (DOM-DOM) y Doméstico-Internacional (DOM-INT);

Que, con fecha 20 de agosto de 2024 LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 y, a través de ella, dos informes de estudios jurídicos con el fin de sustentar el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la común intención de las Partes al suscribir la Adenda N° 6;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. Dicha resolución concedió un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de su notificación, para que el Concedente y el Concesionario puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación;

Que, la mencionada resolución fue notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461 y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente;

Que, el 10 de octubre de 2024 LAP presentó la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 con su posición sobre el procedimiento de interpretación contractual. En la misma fecha, por intermedio del Oficio N° 3888-2024-MTC/19, el MTC solicitó una ampliación de plazo por dos (2) días hábiles adicionales al plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN; la prórroga fue concedida por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, notificado al MTC el 14 de octubre de 2024. Con fecha 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, con su posición sobre la materia de interpretación;

Que, el 22 de octubre de 2024, a solicitud de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo (en adelante, AETAI), efectuada mediante la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI recibida el 01 de octubre de 2024, se llevó a cabo una reunión en la Sede Principal de Ositrán que contó con la participación de funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, con relación al procedimiento de interpretación contractual;

Que, el 29 de octubre de 2024 LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 pronunciándose sobre la materia de interpretación contractual y sobre el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02;

Que, el 13 de noviembre de 2024 LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-00431 manifestándose sobre el procedimiento de interpretación contractual;

Que, el 29 de noviembre de 2024 el MTC presentó el Oficio N° 4365-2024-MTC/19, ratificando el Informe N° 3162-2024-MTC-19.02 enviado a este Organismo Regulador con fecha 18 de octubre de 2024;

Que, el 26 de diciembre de 2024, AETAI presentó la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI, en la cual manifestó su posición sobre la materia de interpretación contractual;

Que, el Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN de fecha 06 de enero de 2025 emite opinión sobre el sentido en que deben interpretarse el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión;

Que, de otro lado, conforme al artículo 29 del REGO, corresponde al Consejo Directivo interpretar los contratos de concesión, no obstante, desde el 23 de octubre de 2023 dicho

órgano colegiado no cuenta con el *quorum* para sesionar, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias (en adelante, el ROF);

Que, el numeral 10 del artículo 9 del ROF, dispone que la Presidencia Ejecutiva del Ositrán podrá adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, con cargo a darle cuenta a este posteriormente;

Que, en aplicación del referido numeral 10 del artículo 9 del ROF, mediante la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 09 de noviembre de 2023, se aprobaron las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán;

Que, al respecto, el Informe Conjunto N° 0002-2025-IC-OSITRAN de fecha 06 de enero de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, advierte y sustenta que en el presente caso se configura una situación de emergencia que debe ser sometida a consideración de la Presidencia Ejecutiva, en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF;

Que, luego de la revisión respectiva, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del documento de visto constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

Que, en el mismo sentido, en atención al principio de transparencia previsto en el numeral 9.6 del artículo 9 del REGO, se considera que, para el presente caso, además de notificar la decisión sobre la interpretación contractual a las partes del Contrato de Concesión, corresponde disponer la publicación de la resolución en el Diario Oficial El Peruano, para que los terceros interesados tomen conocimiento del mismo;

Por lo expuesto, en virtud de las funciones de este Organismo Regulador previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, en ejercicio de la función de la Presidencia Ejecutiva contemplada en el numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, de conformidad con la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Interpretar el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el siguiente sentido:

La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, considerando los servicios disponibles por tipo de pasajero, a la fecha de la suscripción de dicha Adenda comprendía a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

Artículo 2°.- Notificar la presente resolución y el Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN, a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano; asimismo, disponer su difusión y la del Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano (<http://www.gob.pe/ositrán>).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

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

Regístrese, comuníquese y publíquese

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visada por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025003066

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

INFORME CONJUNTO N° 00002-2025-IC-OSITRAN

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

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

JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Asunto : Procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha : 06 de enero de 2025

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre la interpretación del literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. El referido Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de TUUA (nacional e internacional), aterrizaje y despegue (y estacionamiento)², a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la Concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.
4. A la fecha de emisión del presente Informe, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión:
 - La Adenda N° 1 se suscribió el 6 de abril del 2001.
 - La Adenda N° 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
 - La Adenda N° 3 se suscribió el 30 de setiembre del 2002.
 - La Adenda N° 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.

¹ Desde la aprobación de la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de diversos Ministerios, la denominación es: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

² De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el servicio de aterrizaje y despegue nacional e internacional comprende el estacionamiento por 90 minutos (plataforma y/o posición remota); después de los 90 minutos, se aplica el 10% de la tarifa de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro (4) horas, y posteriormente, el 2,5% de dicha tarifa por cada hora o fracción.

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025
19:33:17 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025
19:52:01 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 21:26:25 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 20:37:42 -0500

Visado por: ALVAREZ HUAMAN Junior
Missael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 19:46:13 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 19:42:44 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth
Elisana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 19:29:19 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/01/2025 19:24:12 -0500

- La Adenda N° 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.
 - La Adenda N° 6 se suscribió el 8 de marzo del 2013. Entre otros aspectos, esta adenda estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.
5. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC administrado por LAP, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto³.
6. De acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ)⁴ que sustentó y forma parte integrante de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, los pasajeros en transferencia comprenden los siguientes casos:
- **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

³ Notificado el 06 de junio al Concesionario a través del Oficio N° 0236-2024-PD-OSITRAN. En la misma fecha se notificó al MTC a través del Oficio N° 0237-2024-PD-OSITRAN.

⁴ En el caso de los pasajeros Internacional-Doméstico (INT-DOM), se observó que los mismos tienen que salir a la zona pública, debido a que requieren pasar por controles de migraciones y de aduanas; por lo que, tienen que recoger su equipaje y luego salir a la zona de *check in* para realizar el procedimiento completo de un pasajero que tiene como origen el AIJC. Así, se señaló que, en la medida que los pasajeros INT-DOM al salir a la zona pública del aeropuerto tendrán a su disposición todos los servicios que se prestan en la zona pública, no se consideran como pasajeros en transferencia.

Ello teniendo en cuenta los pronunciamientos previos del Consejo Directivo del Ositrán en los cuales se estableció que los pasajeros debían pagar por los servicios que tuvieran a su disposición:

- Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, a través del cual se interpretó el Contrato de Concesión en los siguientes términos:
(...)

*En consecuencia, **no están considerados dentro del ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo 5.***

[Énfasis agregado].

- Resolución del Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, a través del cual se analizó la procedencia del cobro de la TUUA a los pasajeros nacionales en transferencia en el AIJC, resolviéndose lo siguiente:

*Que, conforme a las conclusiones anteriores, **no es procedente el cobro de la TUUA** en los siguientes casos:*

- a. *Pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la aeronave, hasta que ésta parte nuevamente hacia otro destino sin utilizar la infraestructura del Terminal.*
- b. *Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, **siendo que su equipaje es trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra contratado por la línea aérea, por lo que no se chequeen nuevamente en los counters o mostradores (las áreas del hall para chequeo de pasajeros no son utilizadas).***

*Que, conforme a las conclusiones anteriores, **si es procedente el cobro de la TUUA** en los siguientes casos:*

- a. *Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave, ingresan a la zona de llegadas nacionales y **se trasladan posteriormente a la zona pública del Terminal.***
- b. *Pasajeros en vuelo doméstico que realizan un enlace entre dos aeronaves de diferentes líneas aéreas, descendiendo de la aeronave e **ingresando a la zona de llegadas nacionales, para luego trasladarse a la zona pública del Terminal.***

[Énfasis agregado].

- **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
 - **Doméstico-Internacional (DOM-INT):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
7. Mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos⁵ que sustentan los pasajeros en transferencia respecto a los cuales corresponderá que se fije la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 8. Mediante el artículo 1° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN que fue elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 9. El Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, que forma parte integrante de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, entre otros, indicó que, a partir de los argumentos expuestos por el Concesionario a través de la información remitida mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, es posible advertir que existe una ambigüedad en cuanto al alcance del término *pasajeros en transferencia* incorporado en el Contrato de Concesión (a partir de la suscripción de la Adenda N° 6) , a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia, en particular, se debe dilucidar si los mismos comprenden únicamente a los pasajeros INT- INT y DOM-DOM, tal como sostiene el Concesionario. El Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN precisó que, si bien a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 el Concesionario, en estricto, no planteó el inicio de un procedimiento de interpretación contractual, lo cierto es que los argumentos que ha formulado como sustento de su postura revelan la necesidad de llevar a cabo este procedimiento, sobre todo teniendo en cuenta que los argumentos de LAP están orientados a establecer la común intención de las Partes plasmada en la firma de la Adenda N° 6, entre otros, a partir de la revisión histórica de los antecedentes de dicha adenda.
 10. A través del artículo 2° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, se dispuso a notificar al Concedente y al Concesionario, concediéndoles a cada uno un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación antes indicada, para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación. La mencionada resolución fue notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461-2024-PD-OSITRAN y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente.

⁵ Por intermedio de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, complementada mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0324 del 16 de septiembre de 2024, LAP solicitó la confidencialidad de los informes jurídicos al amparo del literal a) del artículo 6 del Reglamento para la Determinación, Ingreso, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante, Reglamento de Confidencialidad del Ositrán), referido a la información que contiene consejos, recomendaciones u opiniones producidas como parte del proceso deliberativo y consultivo a la toma de una decisión de gobierno.

A través de la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN, notificada a LAP mediante el Oficio N° 00250-2024-GRE-OSITRAN del 25 de septiembre de 2024, se denegó la confidencialidad solicitada por LAP. Cabe señalar que dicha resolución, a la fecha, se encuentra consentida en tanto el Concesionario no presentó recurso impugnativo alguno.

En ese sentido, a la fecha de emisión del presente informe, la información contenida en los informes jurídicos presentados por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 es información con carácter público.

11. Mediante la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI recibida el 01 de octubre de 2024, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI solicitó – entre otros – brindarles una reunión con relación al procedimiento de interpretación contractual.
12. El 10 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 con su posición sobre el procedimiento de interpretación contractual.
13. En atención a la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI, por intermedio del Oficio N° 00259-2024-GRE-OSITRAN notificado a AETAI el 11 de octubre de 2024, se comunicó la programación de una reunión presencial para el 22 de octubre de 2024 en la Sede Central de Ositrán. Mediante la Carta N° 0068-2024-GG/AETAI, recibida el 11 de octubre de 2024, AETAI se manifestó conforme con la programación de la reunión.
14. Por intermedio del Oficio N° 3888-2024-MTC/19, recibido el 10 de octubre de 2024, el MTC solicitó una ampliación de plazo por dos (2) días hábiles adicionales al plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN para manifestar su posición sobre la materia de interpretación. Dicha prórroga fue concedida por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, notificado al MTC el 14 de octubre de 2024, asimismo, mediante el señalado oficio, se hizo de conocimiento del MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 presentada por LAP.
15. El 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el mismo que contiene la posición del Concedente con relación al pasajero en transferencia del AIJC.
16. El 22 de octubre de 2024, a solicitud de AETAI, se llevó a cabo una reunión presencial en la Sede Central de Ositrán que contó con la participación de sus representantes y funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.
17. Mediante el Oficio N° 00260-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 22 de octubre de 2024 a LAP, se hizo de su conocimiento el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02 presentados por el MTC.
18. Con fecha 29 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 pronunciándose sobre la materia de interpretación.
19. Mediante el Oficio N° 00263-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 04 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 así como la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 y sus dos (2) informes legales adjuntos⁶.
20. Con fecha 13 de noviembre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-00431 con el fin de emitir su opinión sobre el procedimiento de interpretación contractual.
21. Mediante el Oficio N° 00269-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 19 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-00431, concediéndole un plazo de cinco (5) días hábiles para que se pronuncie, de considerarlo necesario.
22. El 29 de noviembre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4365-2024-MTC/19, ratificando el Informe N° 3162-2024-MTC-19.02 enviado a este Organismo Regulador con fecha 18

⁶ Como se señaló en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, LAP formuló un pedido de confidencialidad respecto de los dos (2) informes legales. Mediante la Resolución de Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN de fecha 25 de septiembre de 2024 se denegó dicho pedido de confidencialidad, siendo que, a la fecha, dicha decisión administrativa ha quedado consentida, por lo que la información tiene carácter público.

de octubre de 2024.

23. Mediante el Oficio N° 00285-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de diciembre de 2024 a LAP, se remitió el Oficio N° 4365-2024-MTC/19 presentado por el MTC.
24. El 26 de diciembre de 2024 AETAI presentó la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI en la cual manifestó su opinión sobre la materia de interpretación contractual.

III. ANÁLISIS

25. En la presente sección de este Informe Conjunto se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
 - A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión
 - B. Las disposiciones contractuales objeto de interpretación
 - C. Lecturas planteadas por la resolución que declaró el inicio de la interpretación contractual
 - D. Cuestión previa
 - E. Posición del Concesionario y del Concedente
 - F. Evaluación de las estipulaciones contractuales

A. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión

26. El literal e) del párrafo 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo⁷, otorga al Ositrán la función específica de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
27. Asimismo, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM⁸ (en adelante, REGO), dispone que corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura⁹. Además, el señalado artículo prevé que la interpretación está orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del contrato de concesión, haciendo posible su aplicación; pudiendo ser parte de la interpretación, el texto mismo del contrato, sus anexos, las bases de licitación y las circulares. Así, se interpreta un contrato ante la existencia de una cláusula oscura, dudosa o ambigua, con la finalidad de determinar cuál es su verdadero sentido, finalidad y alcance.
28. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 00040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019¹⁰, el Consejo Directivo del Ositrán declaró precedente administrativo de observancia obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación de los contratos de concesión siempre será de oficio. En este sentido, el Ositrán puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de una o más

⁷ "Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

(...)"

⁸ Modificado por Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

⁹ Dicha disposición también se encuentra recogida en el inciso 7 del artículo 7 del ROF, el cual señala que es función del Consejo Directivo el interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

¹⁰ La resolución mencionada fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de septiembre de 2019.

cláusulas de los contratos de concesión a través de comunicaciones de las Partes o de sus propios órganos; sin embargo, la facultad de determinar la existencia de la ambigüedad de las cláusulas y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación, tal y como en el presente caso, corresponde, exclusiva y excluyentemente, al Consejo Directivo del Ositrán, como órgano competente para interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

29. Por lo expuesto, la función de interpretación a cargo del Ositrán es una competencia administrativa que obedece a una finalidad pública, la cual es ejercida con el objeto de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura y velar por el cabal cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión.
30. En el mismo sentido, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos de Interpretación del Ositrán), precisa que el Ositrán puede interpretar el alcance de los contratos en virtud de los cuales se explota la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia.
31. De acuerdo con lo previsto en los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significado de un contrato de concesión. Así, la interpretación de un contrato busca determinar de manera precisa cuál es el verdadero sentido, finalidad y alcance de las cláusulas contractuales, a fin de posibilitar su aplicación, cuando estas son ambiguas, oscuras o poco claras.
32. Además, según dichos Lineamientos de Interpretación del Ositrán, el Organismo Regulador interpreta los contratos de concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance; (ii) el lógico, que resuelve lo que se quiso decir en la cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado; (iii) el sistemático, por comparación con otras cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y, (iv) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente, detectando la intención del promotor de la inversión privada.
33. De otro lado, la cláusula 24.12 del Contrato de Concesión establece lo siguiente en relación con la interpretación de dicho contrato:

“24.12. Interpretación del Contrato. El presente Contrato deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente.

Las sumillas de las Cláusulas de este contrato servirán como referencia y, en ningún caso afectarán la interpretación de su texto.

En caso de discrepancia en la interpretación de los alcances del presente Contrato, la prelación de la documentación será la siguiente:

- 1. El presente Contrato que incluye sus anexos*
- 2. Las circulares*
- 3. Las Bases*
- 4. Los anexos a las Bases”.*

34. Asimismo, la Cláusula Quinta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece las siguientes reglas de interpretación:

“CLÁUSULA QUINTA: REGLAS DE INTERPRETACIÓN

5.1 Las partes declaran expresamente que sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula Tercera del presente instrumento, las demás disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN

y de la Primera, Segunda, Tercera, Cuarta y Quinta Adenda al CONTRATO DE CONCESIÓN permanecen vigentes y con plena validez.

5.2 Asimismo, las partes acuerda que el CONTRATO DE CONCESIÓN y las Adendas del mismo se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.

5.3 En caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN y los términos de la presente Adenda, primará lo establecido en esta última.

5.4. Los términos que figuren en mayúscula en el presente instrumento y que no se encuentren expresamente definidos en [sic] éste, corresponden a los términos definidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas”.

35. Cabe anotar que el Código Civil establece criterios para la interpretación de los actos jurídicos, entre los cuales se encuentran los contratos, los cuales se citan a continuación:

“Artículo 168.- Interpretación objetiva

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

Artículo 169.- Interpretación sistemática

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

Artículo 170.- Interpretación integral

Las expresiones que tengan varios sentidos deben entenderse en el más adecuado a la naturaleza y al objeto del acto”.

36. Como se puede observar de los dispositivos antes citados, los Lineamientos de Interpretación del Ositrán recogen los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil.
37. Adicionalmente, el artículo 1362¹¹ del Código Civil establece que “Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes”, por lo que, en concordancia con lo establecido por el artículo 168º del Código Civil, los contratos deben ser interpretados asumiendo que las partes contratantes han actuado con buena fe.
38. Sobre los alcances de la interpretación, Barchi (2007)¹² sostiene que por interpretación debe entenderse a aquella “(...) *operación mediante la cual se le atribuye un significado a los signos que manifiestan la voluntad contractual, entendida como ‘voluntad común’ de una determinada regulación contractual*”. Para tal efecto, precisa que: “[c]omo el contrato es un acuerdo, es decir, un recíproco consenso el significado del contrato debe responder a aquello que las partes han entendido establecer; por tanto, la interpretación no está dirigida a determinar la voluntad de una y de la otra parte, sino la voluntad ‘común’ que se traduce en el acuerdo”.
39. En el mismo sentido, Vidal Ramírez (2007)¹³ agrega que “(...) *la labor hermenéutica deba consistir en establecer cómo es que se ha querido ‘crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica patrimonial’*. Para ello, el intérprete podrá hacer uso de diversos métodos de interpretación, como pueden ser el gramatical, el lógico, el sistemático, el histórico, el analógico y el de los usos y costumbres, conjugándolos en lo que pueda contribuir a

¹¹ **“Artículo 1362.- Buena Fe**

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

¹² BARCHI VELAOCHAGA, Luciano, *La Interpretación del Contrato en el Código Civil Peruano de 1984*. En: *Tratado de la Interpretación del Contrato en América Latina*, Lima, Editora Jurídica Grijley, Tomo III, 2007. p.1768.

¹³ VIDAL RAMÍREZ, Fernando. *La interpretación del Contrato en el Derecho Peruano*. En: Op. Cit. Tomo II. p. 1649.

esclarecer 'lo expresado' como reflejo de la voluntad interna de los contratantes. Pero como lo dispone el artículo 168, sometido al principio de buena fe".

40. En cuanto a los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil, resulta relevante indicar que los mismos se constituyen en normas imperativas que pueden complementarse con los criterios de interpretación que hayan establecido las partes en el contrato, tal como ha sido señalado por Gutiérrez (2007)¹⁴:

"(...) no es posible interpretar los actos jurídicos sin utilizar los criterios interpretativos contenidos a lo largo del código, y en especial aquellos contenidos en el libro de acto jurídico. Se trata por tanto de normas imperativas, que en ningún caso las partes pueden derogar ni siquiera en materia contractual. Sin embargo, esto no quiere decir que está vedado a las partes introducir en sus actos jurídicos reglas interpretativas que complementen lo dispuesto en el código. Estos criterios interpretativos convenidos por las partes tendrán carácter vinculante no sólo para las partes sino para los jueces o árbitros y cualquier otro interprete. (...)".

41. Para efectos del presente procedimiento de interpretación, deben tenerse en consideración los criterios de interpretación establecidos en el Contrato de Concesión y en su Adenda N° 6, así como los criterios de interpretación contemplados en el Código Civil, los cuales han sido recogidos en los Lineamientos de Interpretación del Ositrán.
42. En síntesis, de acuerdo con el marco normativo y contractual antes señalado, el Ositrán – a través de su Consejo Directivo – se encuentra facultado a interpretar el Contrato de Concesión ante la existencia de una cláusula oscura, dudosa o ambigua, con la finalidad de determinar cuál es su verdadero sentido, finalidad y alcance. De este modo, a través de la interpretación contractual se busca desentrañar la voluntad común de las partes de un contrato.
43. Cabe señalar que la interpretación contractual no tiene como propósito la integración de disposiciones no contempladas en dicho contrato o cubrir vacíos contractuales, pues ello excedería el marco legal vigente y las competencias de este Organismo Regulador, tal como lo dispone el último párrafo del numeral 6.1 de los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, toda vez que ello implicaría suplir ilegítimamente las voluntades de las partes de un contrato de concesión.
44. Acorde con lo anterior y considerando que, en el presente caso, mediante la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, el Ositrán ha determinado que existen al menos dos posibles lecturas del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se procederá a determinar el alcance o sentido de dichas cláusulas con relación a la TUUA de Transferencia.

B. Las disposiciones contractuales objeto de interpretación

45. Como se ha indicado previamente, de acuerdo con lo indicado en la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, son dos (2) las disposiciones contractuales objeto de la interpretación, a saber, el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.

¹⁴ Gutiérrez Camacho, Walter: "Interpretación del Acto Jurídico", EN: Código Civil Comentado, Tomo I, Gaceta Jurídica, Segunda Edición, agosto 2007, p. 551.

46. El literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión modificado por la Adenda N° 6, establece disposiciones respecto a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), conforme se cita a continuación:

“Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

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

A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios”.

[Énfasis agregado.]

47. La Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de una TUUA de Transferencia, según lo seguidamente citado:

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato”.

[Énfasis agregado.]

C. Lecturas planteadas por la resolución que declaró el inicio de la interpretación contractual

48. En la etapa de inicio del procedimiento de interpretación contractual, el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, identificó al menos dos posibles lecturas para la materia a interpretar, según se aprecia a continuación:
- (i) La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, comprende únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
 - (ii) La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión no solo comprende a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

D. Cuestión previa:

49. El presente procedimiento de interpretación contractual, conforme a lo indicado en la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, busca dilucidar si, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, la tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia comprende o no únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
50. Mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0379, LAP presentó su posición respecto al presente procedimiento de interpretación contractual, así, entre otros argumentos, señaló que correspondería dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN porque, en primer lugar, no se ha tomado en consideración que mediante Carta C-LAP-GPF-2024-0141 del 12 de setiembre de 2024, LAP comunicó la actualización del flujo de los pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal.
51. Según indica LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 informó que *“en relación al procedimiento tarifario iniciado a través de la Resolución de Presidencia [N°] 0034-2024-PD-OSITRAN (...) refiriéndose específicamente al flujo de los pasajeros provenientes de un vuelo doméstico que se dirigen a embarcarse en un vuelo internacional (Pasajeros DOM-INT). (...) LAP comunicó que había actualizado el flujo de estos pasajeros, estableciendo como único recorrido el que conduce a los Pasajeros DOM-INT a la zona pública del Nuevo Terminal de Pasajeros. Sumado a ello, LAP precisó que los Pasajeros DOM-INT continuarán teniendo a su disposición el 100% de los servicios vinculados a la TUUA Internacional, por lo que corresponde que continúen pagando dicha tarifa; tal como lo han venido realizando desde el inicio de operación de la Concesión”*.
52. De tal forma, indica LAP, la emisión de una interpretación que no considere el nuevo recorrido de los Pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal, conforme a lo comunicado a Ositrán mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, adolecerá de graves vicios que determinarán su nulidad de pleno derecho, principalmente por contravenir el principio de verdad material y por tener una motivación y contenido imprecisos que no cumplen con los estándares mínimos de acuerdo con la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG).
53. A juicio de LAP, el no haber considerado la comunicación de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 en el inicio del procedimiento resulta un vicio trascendental, vulnerándose los principios de debido procedimiento, verdad material, buena fe procedimental y predictibilidad o confianza legítima, previstos en la LPAG. En particular, respecto al principio de buena fe procedimental, el Concesionario señala que este principio no solo obliga a las autoridades a comportarse de manera ética y justa, sino que también implica que estas deben evitar cualquier tipo de abuso de poder o arbitrariedad, resultando ello esencial para asegurar que las actuaciones de las entidades del Estado sean legítimas y respetuosas de los derechos de todos los administrados.
54. Asimismo, el Concesionario indica que el actuar de Ositrán resulta contradictorio y falta de coherencia, puesto que inició un procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia sin tener certeza del alcance del mismo, cuestionando de manera posterior dicho alcance a través de un procedimiento de interpretación contractual. LAP recalca que el Ositrán debe actuar conforme al principio de buena fe procedimental previsto en la LPAG.
55. Asimismo, menciona que en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, Ositrán emitió opiniones técnicas recaídas en los Informes N° 03-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013 y N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 04 de marzo de 2013, sin advertir falta de claridad alguna. Tal es así que, incluso Ositrán propuso una cláusula que incluía la regulación expresa de nuevas categorías de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales, fórmula que finalmente no fue recogida en el texto de la Adenda suscrita.

56. Por ello, LAP solicita que se evalúe la necesidad de continuar con el procedimiento de interpretación contractual; toda vez que se estaría evidenciando una contradicción en el actuar de Ositrán, en la medida que el concepto de “pasajeros en transferencia” sí estaba bien delimitado desde que se dio inicio al procedimiento de fijación; e incluso, desde que Ositrán emitió su opinión técnica en relación a la Adenda 6 que hace referencia expresa tanto a los pasajeros en transferencia así como a la TUUA de Transferencia.
57. En segundo lugar, el Concesionario señala que debe dejarse sin efecto la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN porque no existe ambigüedad en las disposiciones contractuales sometidas a interpretación. Así, en tanto la potestad de interpretación de Ositrán no es irrestricta y no puede ejercerse si el Contrato de Concesión tiene claridad y su aplicación es posible, se trata de un medio excepcional y no puede considerarse como acto de fijación del contenido de los contratos de concesión en desconocimiento, o contravención a la común voluntad de las Partes.
58. Según indica LAP, dichas disposiciones son claras en lo que respecta a su sentido y significado, lo que se desprende del propio texto del Contrato de Concesión y sus Adendas; y, no deben ser confundidas con las definiciones operativas.
59. Adicionalmente, LAP señala que desde el inicio de la operación del AIJC en el año 2001, ha venido cobrando la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT y no existirá cambio alguno respecto al tratamiento, recorrido y/o servicios que dichos pasajeros recibirán en el Nuevo Terminal. Según indica, ello hace aún más evidente que no existe falta de claridad en el texto del Contrato de Concesión que imposibilite su aplicación, aspecto que constituye el presupuesto que justificaría el inicio de un procedimiento de interpretación. El Concesionario sostiene que no hay razón para que el Ositrán se aparte de los criterios y actuaciones que se ha venido implementando desde el inicio de la operación respecto a los pasajeros DOM-INT, puesto que ello vulneraría el principio de predictibilidad.
60. En tal sentido, LAP considera que corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, de la misma forma que el Ositrán ha procedido en oportunidades previas. Así, hizo referencia a la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2019-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 0045-2021-CD-OSITRAN, señalando que, en dichas oportunidades, el Consejo Directivo resolvió dejar sin efecto las resoluciones de inicio de los procedimientos de interpretación porque estimó que no se valoraron ciertas consideraciones relevantes al momento de iniciarlos y/o porque no existía una verdadera falta de claridad en las disposiciones contractuales que ameritara la emisión de una interpretación por parte de Ositrán, teniendo presente el carácter extraordinario y residual de sus facultades de interpretación.
61. Mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 LAP reitera diversos argumentos que ya había presentado mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0379; en particular, señaló que es importante valorar la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 porque, a su entendimiento, el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia – que ha generado a su vez este procedimiento de interpretación contractual – fue iniciado bajo un escenario en el que los flujos de los pasajeros DOM-INT contemplaban dos alternativas, lo que – según considera LAP – fue la causa principal por la que Ositrán decidió considerar a los pasajeros DOM-INT dentro del procedimiento de fijación tarifaria antes mencionado, a diferencia de los Pasajeros INT-DOM, por ejemplo.
62. Sin embargo, alega que debe tenerse en cuenta que, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402, LAP indicó que el único recorrido previsto para los Pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal del AIJC requiere que tales pasajeros necesariamente deban salir a la zona pública del AIJC. En esa línea, sostiene que, los pasajeros DOM-INT tendrán a su disposición el 100% de los servicios vinculados a la TUUA Internacional, por lo tanto, corresponde que tales pasajeros continúen pagando dicha tarifa, tal como se ha venido

realizando desde el inicio de la operación de la Concesión, al igual que la situación y el cobro de la TUUA Nacional o Doméstica a los “Pasajeros INT-DOM.

63. Según indica LAP, bajo dicho escenario, y siguiendo la lógica del Ositrán al iniciar el procedimiento de fijación tarifaria, definir bajo la vía de una interpretación contractual si estos pasajeros deben ser considerados o no, dentro de los pasajeros que deben pagar la TUUA de Transferencia, es innecesaria.
64. Asimismo, el Concesionario señala que, si bien mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 indicaron que se encontraba en evaluación la eventual habilitación futura de una facilidad adicional consistente en un corredor adicional para el flujo de los pasajeros DOM-INT, en esta oportunidad – mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 – señala que dicha alternativa ha sido descartada.
65. Asimismo, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00431, LAP señala encontrarse en desacuerdo con la oportunidad de la remisión al MTC – por intermedio del Oficio N° 00263-2024-GRE-OSITRAN – de los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. Además, afirma que, pese a su confidencialidad fue denegada mediante la Resolución de Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN y consentida el 02 de octubre de 2024, fueron notificados al Concedente el 31 de octubre de 2024, esto es, con posterioridad a que el MTC presentara su opinión el 17 de octubre de 2024, y mucho después de que fuese denegada la confidencialidad y consentido el acto administrativo, lo que, a juicio de LAP, es tardío, irregular, inadecuado y poco transparente.
66. LAP cuestiona que, por lo indicado en el párrafo precedente, el Concedente no haya evaluado los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, argumentando que ello es crucial para conocer la común voluntad de las Partes. Según LAP, ello sin perjuicio de que las posiciones del Concedente y de LAP en este procedimiento coinciden respecto a la claridad de las disposiciones contractuales sobre el alcance de los pasajeros a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia, en el sentido de que tales pasajeros serán aquellos que no tengan a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA Internacional y Doméstica; respectivamente, siendo que en el contexto actual, tales pasajeros son, únicamente, los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
67. Añade que el MTC ha emitido su opinión sin haber tomado en consideración, además de los argumentos desarrollados por LAP, la totalidad de fundamentos que motivaron que Ositrán considere que exista una supuesta ambigüedad que amerite el inicio de un procedimiento interpretación. El Concesionario reafirmó que no existe ambigüedad ni falta de claridad en las disposiciones sometidas a interpretación, por lo que no se verifica la necesidad de determinar el sentido del Contrato de Concesión para hacer posible su aplicación.
68. LAP reitera que no se ha trasladado la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 al MTC y que no se valoró para el inicio del procedimiento; dado lo cual, LAP considera que dicha omisión es suficiente para que el inicio del procedimiento de interpretación deba ser dejado sin efecto, debido a que el escenario considerado para evaluar la emisión de una interpretación contractual ya no existe, siendo absolutamente claro que no existe alguna supuesta ambigüedad que determine la necesidad de interpretar el Contrato de Concesión, teniendo presente el carácter extraordinario y residual de las facultades de interpretación del organismo regulador.
69. En virtud de lo expuesto, a juicio de LAP, el traslado tardío, irregular, inadecuado y poco transparente de los informes legales (adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277) es contrario al deber general de la buena fe y a los principios del debido procedimiento, buena fe procedimental, celeridad y transparencia que deben regir la actuación de Ositrán; así como a los derechos de LAP. Todo ello, de conformidad con lo establecido en el artículo

9 del REGO¹⁵, que regula el principio de transparencia, la LPAG y el artículo 1362 del Código Civil.

70. Como se puede observar, LAP manifiesta que corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, por los siguientes fundamentos:

- a) No se ha tomado en consideración la actualización del flujo de los pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal conforme fue comunicada mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 del 12 de setiembre de 2024, a través de la cual informaron que dichos pasajeros utilizarán necesariamente la zona pública, teniendo a su disposición el 100% de los servicios vinculados a la TUUA Internacional, por lo que corresponde que continúen pagando dicha tarifa, tal como lo han venido realizando desde el inicio de operación de la Concesión.

No considerar dicha carta en el procedimiento de interpretación contractual, contraviene los principios de verdad material, por tener una motivación y contenido imprecisos¹⁶; vulnerará el principio de debido procedimiento¹⁷; buena fe procedimental¹⁸ porque el Estado tiene que evitar cualquier abuso de poder o

¹⁵ REGO:

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

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

(...)

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

¹⁶ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material. - En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

(...).”

¹⁷ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.2. Principio del debido procedimiento. - Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten.

La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo.

(...).”

¹⁸ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.8. Principio de buena fe procedimental. - La autoridad administrativa, los administrados, sus representantes o abogados y, en general, todos los partícipes del procedimiento, realizan sus respectivos actos procedimentales guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. La autoridad administrativa no puede actuar contra sus propios actos, salvo los supuestos de revisión de oficio contemplados en la presente Ley.

arbitrariedad y respetar los derechos de todos los administrados; y vulnerará la predictibilidad o confianza legítima¹⁹²⁰.

- b) Considerando la actualización del flujo de los pasajeros DOM-INT, informado por LAP a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, es innecesaria la interpretación contractual.
- c) Las disposiciones contractuales son claras y no deben ser confundidas con definiciones operativas, para lo cual hace referencia a la definición de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI (2013) sobre pasajeros en transferencia.
- d) Además, siendo que ha cobrado la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT desde el inicio de la operación del AIJC y no existirá cambio sobre ese tratamiento, es evidente que no existe falta de claridad. El Concesionario sostiene que no hay razón para que el Ositrán se aparte de los criterios y actuaciones que se ha venido implementando desde el inicio de la operación respecto a los pasajeros DOM-INT, puesto que ello vulneraría el principio de predictibilidad. Las disposiciones contractuales son claras y no deben ser confundidas con las definiciones operativas.
- e) El Regulador inició un procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia sin tener certeza del alcance de esta, para cuestionarla posteriormente a través del procedimiento de interpretación contractual, debiendo tenerse en cuenta que esta es una potestad excepcional. Es más, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, Ositrán emitió los Informes N° 03-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013 y N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 04 de marzo de 2013, sin advertir falta de claridad alguna. Tal es así que, incluso Ositrán propuso una cláusula que incluía la regulación expresa de nuevas categorías de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales, fórmula que finalmente no fue recogida en el texto de la Adenda N° 6 suscrita. Entonces, el concepto de “pasajeros en transferencia” sí estaba bien delimitado desde que el Ositrán emitió su opinión técnica en relación con la Adenda N° 6.
- f) La interpretación se inició teniendo en cuenta que en el acto de inicio del procedimiento de fijación de la TUUA de transferencia se consideró que habían (2) alternativas de flujo para los pasajeros DOM-INT; sin embargo, en la medida que ello ya no será así (pues esos pasajeros necesariamente utilizarán la zona pública) resulta innecesaria la interpretación.
- g) Considerando la ausencia de ambigüedad, deben seguirse los ejemplos de la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2019-CD-OSITRAN y la Resolución de

*Ninguna regulación del procedimiento administrativo puede interpretarse de modo tal que ampare alguna conducta contra la buena fe procedimental.
(...).*

¹⁹ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
(...)

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima. - La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener”.

²⁰ Cabe señalar que, en este caso, si bien el Concesionario alega que no considerar la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 en el presente procedimiento implicaría la vulneración de los principios arriba citados, no ha fundamentado de manera específica cómo es que se vulneraría tales principios, limitándose a hacer referencia a los mismos.

Consejo Directivo N° 0045-2021-CD-OSITRAN, donde el Consejo Directivo dejó sin efecto las resoluciones de inicio de procedimientos contractuales porque estimó que no se valoraron ciertas consideraciones relevantes al momento de iniciarlos y/o porque no existía una verdadera falta de claridad en las disposiciones contractuales que ameritaba la emisión de una interpretación por parte de Ositrán.

- h) LAP indica que el traslado al MTC de los informes legales adjuntos a su Carta C-LAP-GALG-2024-0277 resulta tardío, irregular, inadecuado y poco transparente, lo cual es contrario al deber general de la buena fe y a los principios del debido procedimiento, buena fe procedimental, celeridad y transparencia que deben regir la actuación de Ositrán; así como a los derechos de LAP. Todo ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del REGO, que regula el principio de transparencia, la LPAG y el artículo 1362 del Código Civil. Además, el Concesionario alega que, en razón de ello y de que el Ositrán no haya trasladado al MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, el Concedente no haya incluido en su análisis ambas cartas y que ello es crucial para conocer la común voluntad de las Partes.

Análisis de las Gerencias

71. En cuanto al argumento señalado en el **punto (a) precedente**, mediante el cual el Concesionario solicita dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, que declaró el inicio del procedimiento de interpretación contractual del literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se advierte que LAP fundamenta su postura en que dicha resolución no evaluó la Carta C-LAP-GPF-2024-0141.
72. Al respecto, cabe señalar que mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, presentada el 12 de septiembre de 2024 en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia -iniciado por intermedio de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN-, el Concesionario informó lo siguiente:

*"No obstante lo anterior, y conforme les fue informado en la visita realizada a las obras del Nuevo Terminal el 18 de julio de 2024, con la participación de los miembros del OSITRAN, así como en la reunión sostenida en vuestras oficinas el día 09 de setiembre del 2024; **hemos actualizado el flujo de estos pasajeros, estableciendo como único recorrido el que conduce a los Pasajeros DOM-INT a la zona pública del Nuevo Terminal de Pasajeros.***

Cabe indicar que, los Pasajeros DOM-INT, tendrán a disposición el 100% de los servicios vinculados a la TUUA Internacional, por lo que corresponde que los mismos continúen pagando dicha tarifa; tal como lo han venido realizando desde el inicio de operación de la concesión. Asimismo, es importante tener en cuenta que el tiempo del recorrido antes señalado, cumple con la normativa vigente; y con los Requisitos Técnicos Mínimos ("RTMs") regulados en el Contrato de Concesión.

*Bajo esa premisa, **a través de la Carta C-LAP-GOP-2024-0376 de fecha 14 de agosto de 2024, cuya copia adjuntamos a la presente comunicación (Anexo 1), hemos actualizado el Plan Maestro de Desarrollo del AIJC que actualmente se encuentra en trámite ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC);** indicando que el único flujo del recorrido del Pasajero DOM-INT, consiste en lo siguiente: Llegada en nivel P30 del Dique Doméstico o Swing (o nivel P10 del Procesador si la llegada es remota). El pasajero accederá a la zona de embarque doméstica para luego descender a través de las escaleras y ascensores al nivel P20, y posteriormente al P10. En este último nivel, el pasajero accederá a la zona pública del Terminal. Una vez en la zona pública, se dirigirá a la puerta de embarque en el Dique Internacional o Swing, haciendo el mismo recorrido de un pasajero de salida internacional.*

(...)

*Ahora bien, tal como les mencionamos en la visita realizada a las obras del Nuevo Terminal y en la reunión realizada en sus oficinas, **la habilitación de la facilidad***

adicional en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, conformada por la puesta en operación de un corredor adicional para el flujo de Pasajeros, se encuentra en evaluación.

En efecto, la habilitación de esta facilidad requiere analizar, y tomar en consideración diversos aspectos a partir de la operación y desarrollo del Nuevo Terminal de Pasajeros. Entre ellos, y sin ser una relación limitativa, se encuentra: (i) la instalación de una "línea de control" adicional delante de las puertas de no retorno, con el objeto de filtrar a los pasajeros con tiempo crítico del resto de pasajeros y/u otras medidas similares para dicho filtro; (ii) la evaluación de las implicancias, alternativas y medidas necesarias en el corto, mediano y largo plazo, a efectos de que los pasajeros puedan acceder adecuadamente a sus respectivas puertas internacionales de embarque; (iii) la implementación de las medidas de seguridad necesarias para que los pasajeros que utilicen dicha facilidad adicional cumplan con las inspecciones generales que permiten proteger al resto de usuarios del Aeropuerto; y (iv) de corresponder, realizar pruebas de funcionamiento y/u otras medidas que sean necesarias de acuerdo a la evaluación de los puntos anteriores. **Por tanto, luego de realizar esta evaluación, nuestra representada tomará la decisión de continuar o descartar esta implementación.**

(...)

Finalmente, aprovechamos la presente comunicación para referirnos a los informes legales elaborados por las firmas Rodrigo Elías & Medrano, y Philippi Prietocarrizosa Ferrero DU & Uría; los cuales fueron remitidos a vuestro organismo a través de la carta de la referencia c). Al respecto, reiteramos que nos encontramos de acuerdo con sus análisis, y hacemos nuestras sus conclusiones, respecto a la exclusión de los Pasajeros DOM-INT de los alcances del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia (...).

[Énfasis y subrayado agregados.]

73. Como se puede observar, a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, el Concesionario informó que habían actualizado el flujo de pasajeros DOM-INT y que, de acuerdo con ello, dichos pasajeros debían salir a la zona pública teniendo acceso a la totalidad de los servicios correspondientes a la TUUA internacional. Al respecto, informó que, a través de la Carta C-LAP-GOP-2024-0376 de fecha 14 de agosto de 2024, el Concesionario presentó la actualización del Plan Maestro de Desarrollo del AIJC ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC), el mismo que se encontraba en trámite. Sin embargo, LAP señaló también que se encontraban evaluando la habilitación de la "facilidad adicional" en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, conformada por la puesta en operación de un corredor adicional para el flujo de pasajeros; y, que, culminada dicha evaluación, decidiría si continuar o descartar la implementación de dicha "facilidad adicional".
74. Adicionalmente, en esa ocasión, LAP se refirió a los informes legales que presentó mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 para sustentar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales correspondería fijarles la TUUA de Transferencia en aplicación de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, reiterando que los mismos reflejan la posición del Concesionario respecto a la exclusión de los pasajeros DOM-INT del mencionado procedimiento de fijación tarifaria.
75. Al respecto, como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN²¹, en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, se tuvo en cuenta que, de acuerdo con la OACI (2013)²², un pasajero de transferencia o conexión es el pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el

²¹ El Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN sustentó la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN, mediante esta última se dispuso del inicio del procedimiento de interpretación contractual.

²² ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI (2013). Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. RESOLUCIÓN A18-03. Disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-ip007_es.pdf.

mismo o diferente transportista aéreo. A partir de ello y considerando la información que proporcionó LAP, se consideró que los pasajeros que desembarcan en el AIJC para embarcarse en un nuevo vuelo, dependiendo del origen y destino, podían clasificarse en cuatro categorías:

- **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
- **Internacional-Doméstico (INT-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
- **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
- **Doméstico-Internacional (DOM-INT):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

76. Asimismo, se indicó que en el caso de los pasajeros INT-DOM se observó que los mismos tienen que salir a la zona pública, debido a que requieren pasar por controles de migraciones y de aduanas, por lo que tienen que recoger su equipaje y luego salir a la zona de *check in* para realizar el procedimiento completo de un pasajero que tiene como origen el AIJC. Así, se señaló que, en la medida que los pasajeros INT-DOM al salir a la zona pública del aeropuerto tendrán a su disposición todos los servicios que se prestan en dicha zona, no se consideran como pasajeros en transferencia. En otras palabras, en la medida que los pasajeros INT-DOM tenían disponible el paquete de servicios a los que se refiere el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, no correspondía fijar para estos la TUUA de Transferencia en virtud de lo previsto en la Adenda N° 6.
77. Sin embargo, luego de iniciado dicho procedimiento de fijación tarifaria, el Concesionario presentó dos informes legales con el objetivo de sustentar su posición respecto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales correspondería fijar dicha tarifa en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. La posición que planteó el Concesionario a través de dichos informes legales es que, a partir de los antecedentes de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión se puede concluir que la suscripción de dicho documento no tuvo por objeto establecer alguna modificación al cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, sino que buscó permitir la incorporación del cobro de una TUUA a los pasajeros que no venían realizando dicho pago (los pasajeros INT-INT y DOM-DOM). Asimismo, de acuerdo con dichos informes legales, la posición del Concesionario es que, a partir de la Propuesta Económica de LAP se puede concluir también que, a los pasajeros DOM-INT les correspondería pagar la TUUA Internacional, a fin de mantener el equilibrio económico – financiero de la concesión.
78. Así, como se explicó en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución N° 062-2024-PD-OSITRAN, a partir de los argumentos que formuló el Concesionario a través de dichos informes legales se observó que existía una ambigüedad en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia. Así, se señaló que el procedimiento de interpretación contractual se inicia con el objetivo de dilucidar cuál fue la común intención de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, para lo cual podría ser necesario no solo recurrir a lo previsto en el Contrato de Concesión, sino a los antecedentes de la firma de la Adenda N° 6, tal como sostenía el Concesionario en los mencionados informes legales.
79. En consecuencia, lo que informó LAP a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 en torno a la actualización de flujo de los pasajeros DOM-INT no se encontraba referido a su posición respecto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión,

motivo por el cual no resultaba relevante considerar ese aspecto en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual.

80. Sin perjuicio de ello, es importante resaltar que a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, el Concesionario reiteró que su posición relativa al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia en virtud de la Adenda N° 6, se encontraba contenida en los informes legales presentados mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. Según se advierte de los mencionados informes legales, independientemente del flujo que siguieran los pasajeros DOM-INT, para el Concesionario tales pasajeros deben continuar pagando la TUUA Internacional, pues, al suscribir la Adenda N° 6, nunca habría sido la intención de las Partes que tales pasajeros dejen de pagar la TUUA Internacional, siendo que tendrían derecho a cobrar esa tarifa desde el origen del Contrato de Concesión.
81. Sobre este punto, LAP alega también que debe tenerse en cuenta que el contenido preciso y la motivación constituyen requisitos de validez imprescindibles del acto administrativo. Según indica, estos elementos implican necesariamente tomar en consideración todos los hechos probados relevantes del caso específico, por ello, a su juicio, el hecho de no haber considerado la Carta C-LAPGPF-2024-0141 constituye un defecto trascendental en la motivación y en el contenido de Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, que sustenta el inicio de este procedimiento de interpretación de oficio.
82. Conforme se puede apreciar, a juicio del Concesionario, el acto de inicio del presente procedimiento tendría un defecto trascendental en la medida que su contenido no sería preciso ni se encontraría debidamente motivado, por no haber considerado la información que proporcionó LAP a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141. Al respecto, estas Gerencias deben reiterar que el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual se encuentra debidamente motivado, habiéndose identificado razones por las cuales, a juicio de este Regulador, correspondía iniciar de oficio el mencionado procedimiento, las cuales, de hecho, surgieron a partir de la posición que planteó el Concesionario a través de los informes legales presentados mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, en el sentido que nunca fue la voluntad de las Partes al firmar la Adenda N° 6 que los pasajeros DOM-INT dejaran de pagar la TUUA Internacional y que tendrían derecho a cobrar dicha tarifa desde la versión original del Contrato de Concesión conforme a su Propuesta Económica, lo cual faculta a este Regulador a desentrañar el alcance contractual a fin de verificar si la lectura del Concesionario se condice con ella. Debe reiterarse también que, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, el Concesionario ratificó su posición contenida en los informes legales, a partir de lo cual se colige que se mantenía la necesidad de esclarecer el sentido del Contrato de Concesión dada la persistencia del Concesionario en hacer prevalecer la lectura contractual que había desarrollado en los informes legales.
83. En consecuencia, contrariamente a lo sustentado por el Concesionario, el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual se encuentra debidamente motivado²³, habiéndose expuesto las razones por las cuales, a juicio de este Regulador, correspondía iniciar de oficio el presente procedimiento de interpretación contractual, toda vez que se observó la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de las cláusulas contractuales, a raíz de la evaluación de los informes legales presentados por el propio Concesionario mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.

²³ LPAG:

"Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos

Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

4. Motivación. - *El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico.*

(...)"

84. Sin perjuicio de lo anterior, no está demás reiterar que, a través de la Carta C-LAPGPF-2024-0141, el Concesionario – además de informar que modificó el flujo de pasajeros DOM-INT – también informó que había presentado la actualización del Plan Maestro de Desarrollo de la AIJC ante la DGAC, el mismo que se encontraba en trámite. Además, en dicha carta, LAP indicó que aún se encontraba evaluando la posibilidad de una “facilidad adicional” (el corredor adicional para los pasajeros DOM-INT). Es decir, el Concesionario estaría alegando que se debería haber considerado en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual una información operativa que no se encuentra definida hasta ese momento. Tanto así se encontraba “por definir” la implementación de dicha “facilidad adicional” que, de manera posterior, en su Carta C-LAP-GALG-2024-0402, el Concesionario ha manifestado que ha descartado la implementación de la “facilidad adicional” (corredor para los pasajeros DOM-INT).
85. Por el contrario, debe resaltarse que, a través de la Carta C-LAPGPF-2024-0141, el Concesionario reiteró que su posición en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia se encuentra en los informes legales de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, a partir de los cuales se colige que, en opinión del Concesionario, independientemente del flujo que siguieran los pasajeros DOM-INT, tales pasajeros deben continuar pagando la TUUA Internacional, pues, al suscribir la Adenda N° 6, nunca habría sido la intención de las Partes que tales pasajeros dejen de pagar la TUUA Internacional.
86. Otro argumento del Concesionario es que la ausencia de la evaluación de la Carta C-LAPGPF-2024-0141 en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual generaría que el contenido de dicho acto sea impreciso. Al respecto, estas Gerencias no advierten que LAP haya desarrollado dicho argumento, sin perjuicio de ello, debe reiterarse que la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN dispuso el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual habiéndose expuesto en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN que la sustenta las razones por las cuales a juicio de este Organismo Regulador corresponde iniciar de oficio el mencionado procedimiento, esto es, la existencia de ambigüedad en la lectura de las cláusulas contractuales, a raíz de la evaluación de los informes legales presentados por el propio Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, en consecuencia, no existe la imprecisión alegada por el Concesionario.
87. Asimismo, como se ha indicado previamente, el Concesionario alega que – además de los principios de debido procedimiento, motivación y predictibilidad, cuyo cumplimiento ha sido ya sustentado en detalle en este Informe Conjunto – no considerar la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 conlleva a una vulneración de los principios de verdad material y buena fe procedimental. Respecto al principio de verdad material, corresponde indicar que en el presente caso se han valorado todos los argumentos que han presentado ambas Partes – incluyendo los relativos a la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 – en aras de contar con los mayores elementos de juicio, por lo que carece de sustento la vulneración alegada por LAP.
88. En el mismo sentido, respecto al principio de buena fe procedimental, que indica que todos los partícipes del procedimiento deben realizar sus actos guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe, en el presente caso también se verifica que el procedimiento se ha conducido en estricto cumplimiento del mencionado principio, habiéndose notificado a ambas Partes con los alegatos que han ido presentado a lo largo del procedimiento, como consta en la Sección Antecedentes del presente informe, de tal forma, se ha hecho partícipe a las Partes de los argumentos que serán objeto de valoración por parte de este Organismo Regulador, garantizando así el respeto hacia ellas y el fomento de su participación y colaboración.
89. Finalmente, sin perjuicio de todo lo anterior, debe recordarse que la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN no constituye un acto definitivo, en tanto no pone fin a la instancia administrativa, sino que dispone la apertura de un procedimiento

administrativo en el marco del cual las Partes pueden presentar su posición y aportar las pruebas que consideren deben ser tomadas en cuentas por el Regulador para adoptar una decisión final. Así, en cumplimiento del principio de debido procedimiento previsto en el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, se notificó a las Partes el mencionado acto de inicio a fin de que puedan presentar alegatos, exponer sus argumentos y presentar las pruebas que consideren pertinentes, los mismos que están siendo evaluados por este Organismo Regulador para emitir su decisión final en este procedimiento.

90. En efecto, el acto de inicio del presente procedimiento se notificó al MTC – en su calidad de Concedente – y al Concesionario de modo que puedan plantear sus posturas en torno a este asunto. Así, en observancia del principio de debido procedimiento, a continuación (argumento b)), se evalúa la pertinencia de la información de la Carta C-LAPGPF-2024-0141 de cara a la interpretación contractual, siendo uno de los argumentos que ha planteado el Concesionario dentro del presente procedimiento.
91. En cuanto al **argumento b) precedente**, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 (a través de la cual LAP manifiesta su posición en el marco del procedimiento de interpretación contractual), el Concesionario señaló que la actualización del flujo de pasajeros DOM-INT comunicado por intermedio de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 resulta fundamental para determinar que no existe ambigüedad sobre el cobro de la TUUA a dichos pasajeros, tal como ha venido ocurriendo desde el inicio de la concesión, siendo innecesario que se busque interpretar el Contrato de Concesión.
92. A partir de la posición de LAP indicada en el párrafo precedente, se desprende que, a juicio de este, la actualización operativa del flujo de pasajeros DOM-INT brinda un *significado* incontestable sobre el alcance de la aplicación de la tarifa a los pasajeros en transferencia. En realidad, no lo hace, pues la determinación del flujo operativo de los pasajeros se puede modificar. En efecto, el propio Concesionario a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, comunicó la modificación del flujo de los pasajeros DOM-INT – respecto a aquel que informó inicialmente en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia –, señalando que los pasajeros DOM-INT saldrían a la zona pública, pero sin descartar la implementación de una “facilidad adicional” (corredor adicional para los pasajeros DOM-INT). Luego, a través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 de fecha 29 de octubre de 2024, comunicó otra actualización sobre el flujo, indicando que dicha “alternativa adicional” había quedado descartada.
93. En este punto, conviene diferenciar entre hechos de la realidad que se subsumen en supuestos regulados en disposiciones normativas o contractuales, que supone una mera aplicación legal de estas últimas cuando está claro su alcance, de un escenario completamente distinto que es el de dotar de contenido a una disposición contractual que resulta ambigua u oscura. En este último caso, para su dilucidación corresponde utilizar los distintos métodos de interpretación, que implican una revisión de otras disposiciones del mismo texto contractual o de los antecedentes utilizados para su diseño y posterior acuerdo, una vez que se ha obtenido la interpretación más adecuada, solo en ese entonces, se podrán subsumir los hechos de la realidad en los supuestos regulados obtenidos por la interpretación contractual.
94. Así, a partir de la revisión de la Carta C-LAP-GPF-2024-0379, no se advierte que el Concesionario haya desarrollado cómo es que un hecho de la realidad, sujeto a variaciones y actualizado a octubre del 2024 – relativo a la actualización del flujo de pasajeros DOM-INT – revela la voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6 en el 2013.
95. De acuerdo con el argumento de LAP señalado en el **punto c) precedente**, las disposiciones contractuales son claras y no deben ser confundidas con definiciones

operativas – haciendo referencia a la definición de la OACI (2013)²⁴ sobre pasajeros en transferencia mencionada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria. Igualmente, LAP señala que no existe ambigüedad, pues las disposiciones contractuales (en particular, el concepto de “pasajeros en transferencia” a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia) son claras en lo que respecta a su sentido y significado, los cuales se desprenden del propio texto del Contrato de Concesión y sus adendas.

96. Al respecto, a través de su Carta C-LAP-GPF-2024-0379, el Concesionario señala que el método de interpretación sistemática excluye la posibilidad de realizar un análisis segmentado de las cláusulas o conceptos objeto de interpretación tal como podría ser un análisis limitado al concepto “pasajeros en transferencia” según definiciones operativas. De hecho, menciona que en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, diferenció el concepto de pasajero en transferencia previsto en la OACI (2013), respecto a los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia, excluyéndose del procedimiento de fijación tarifaria a los pasajeros INT-DOM, pues los mismos salían a la zona pública.

“33. Las disposiciones contractuales (en particular, el concepto de “pasajeros en transferencia” a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia) son claras en lo que respecta a su sentido y significado, los cuales se desprenden del propio texto del Contrato de Concesión y sus Adendas; y no deben ser confundidas con las definiciones operativas, conforme será desarrollado en la Sección 2.2 de la presente comunicación.
(...)

65. El método de interpretación sistemática excluye la posibilidad de realizar análisis segmentados o aislados de las cláusulas o conceptos objeto de interpretación, tal como podría ser un análisis limitado al concepto “pasajeros en transferencia” según definiciones operativas.

103. Ahora bien, es muy importante notar que la interpretación de las disposiciones contractuales no debe confundirse con el análisis de conceptos aislados, como es el concepto de “pasajero en transferencia” según definiciones operativas o su uso común o lingüístico.

104. Efectivamente, como se ha desarrollado a lo largo de este escrito, las disposiciones contractuales objeto de este procedimiento de interpretación se refieren al régimen tarifario del Contrato de Concesión; específicamente, al inicio del cobro de la TUUA a los pasajeros que no vienen realizando dicho pago en el terminal actual del AIJC. La interpretación de tales disposiciones no debe realizarse de manera aislada o limitada al concepto “pasajeros en transferencia”, sin analizar el Contrato de Concesión, según los métodos de interpretación explicados a detalle en la Sección 2.1 anterior
(...)

108. Tan es así, que el propio Informe Conjunto 80 que sustentó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia indicó un criterio para diferenciar el concepto de “pasajero en transferencia” según la OACI respecto a la fijación de la TUUA de Transferencia, excluyendo expresamente a los Pasajeros INT-DOM, en tanto dichos pasajeros no podrían ser considerados “en transferencia” en el Nuevo Terminal, al tener que realizar el recorrido completo en el AIJC, a través de la zona pública. Dicha situación, es la misma en la que se encontrarán los Pasajeros DOM-INT en atención al diseño, y flujo proyectado actual del Nuevo Terminal y que fue comunicado a OSITRAN mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 de fecha 12 de setiembre de 2024, la cual ha sido omitida al momento de iniciar el procedimiento de interpretación.

[Énfasis y subrayado agregados.]

97. De estos argumentos planteados por el Concesionario, no es posible apreciar que este haya probado que existe claridad en las cláusulas materia de interpretación contractual. De hecho, como se puede observar de sus propios argumentos, LAP parte de un presupuesto de necesidad de interpretación contractual para enfatizar que no debería

²⁴ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI (2013). Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. RESOLUCIÓN A18-03. Disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-ip007_es.pdf.

equiparse el concepto de pasajero en transferencia contemplado en la Adenda N° 6 con el concepto de pasajero en transferencia contemplado en definiciones operativas, como es el caso de la OACI (2013), ello precisamente porque la Adenda N° 6 hace alusión al concepto de pasajero en transferencia pero no desarrolla de manera específica el alcance de dicho concepto a efectos de delimitar los pasajeros a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia.

98. En tal sentido, si bien el Concesionario sostiene que las disposiciones contractuales (en particular, el concepto de “pasajeros en transferencia” a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia) son claras en lo que respecta a su sentido y significado, debe reiterarse que, tal como se indicó en el acto de inicio del presente procedimiento de interpretación contractual, se observa la existencia de ambigüedad en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6, pues, como se ha indicado previamente, la Adenda N° 6 no desarrolla de manera específica los pasajeros a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia. Y, por ello, tal como también lo planteó el Concesionario a través de los informes legales presentados a través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, se considera que se requiere revisar cuál fue la voluntad de las Partes al firmar la mencionada adenda, para lo cual resulta necesario recurrir no solo al Contrato de Concesión y la Adenda N° 6, sino también a los antecedentes de esta última, tal como se expondrá más adelante.
99. Es preciso señalar también que, si bien el Concesionario ha formulado una serie de argumentos para sustentar su posición en torno a la interpretación contractual a la cual debería llegarse en el marco del presente procedimiento, ello no muestra que las disposiciones materia de interpretación sean claras – como alega el Concesionario – sino que ellos únicamente constituyen los argumentos del Concesionario sobre una determinada interpretación contractual, los cuales serán evaluados por el Regulador a efectos de llegar a una decisión final sobre este asunto.
100. Una mera afirmación en el sentido que las cláusulas contractuales materia de interpretación contractual son claras en cuanto a su sentido y significado, no es suficiente para demostrar que no existe ambigüedad en el Contrato de Concesión. En este punto, es conveniente reiterar que el propio Concesionario, desde que presentó los informes legales, ha mostrado la importancia de revisar cuál fue la voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, señalando que nunca fue la intención de estas que los pasajeros DOM-INT dejaran de cobrar la TUUA Internacional que venían cobrando desde el inicio de la Concesión o que la razón de que los pasajeros DOM-INT paguen TUUA internacional es que estos vienen y continuarán recibiendo todos los servicios que se brindan en el área internacional. Incluso, desde la oportunidad en la que presentó los informes legales – y a través de las Cartas C-LAP-GPF-2024-0379 y C-LAP-GALG-2024-0402 – el Concesionario ha puesto en consideración del Ositrán que revise los antecedentes de la Adenda N° 6 para verificar cuál fue la voluntad de las Partes. En esa línea, en el marco del presente procedimiento de interpretación contractual, el Concesionario ha puesto en consideración del Ositrán diversos argumentos para sustentar su postura en cuanto a la interpretación contractual, recurriendo a los métodos de interpretación histórica, así como la literal, sistemática y finalista.
101. En tal sentido, en el marco del procedimiento de interpretación contractual se evaluará precisamente el entendido del Concesionario respecto a las cláusulas contractuales materia de interpretación contractual, así como los antecedentes de la Adenda N° 6, con el objetivo de dilucidar cuál fue la voluntad de las Partes al suscribir la mencionada adenda. En consecuencia, carece de fundamento alegar que no existe ambigüedad en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia en virtud de la Adenda N° 6.
102. Respecto al argumento señalado en el **punto d) precedente**, el Concesionario señala que desde el inicio de la operación de la Concesión del AIJC, en el año 2001, ha venido cobrando la TUUA Internacional a los Pasajeros DOM-INT, y no existirá cambio alguno

respecto al tratamiento, recorrido y/o servicios que dichos pasajeros recibirán en el Nuevo Terminal. Según indica, ello hace aún más evidente que no existe falta de claridad en el texto del Contrato de Concesión que imposibilite su aplicación. En esa línea, LAP alega que no existe razón alguna para que el Ositrán decida apartarse de los criterios y las actuaciones que se han implementado desde el inicio de la Concesión para los Pasajeros DOM-INT, bajo la supervisión y regulación del Ositrán, puesto que ello vulneraría el principio de predictibilidad.

103. Al respecto, cabe indicar que, el hecho que el Concesionario haya venido cobrando la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT no pone en evidencia la claridad de las cláusulas materia de interpretación contractual. En efecto, es preciso reiterar que el presente procedimiento de interpretación contractual se ha iniciado con el objeto de determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia en virtud de la Adenda N° 6. Sobre ello, y tal como se abordará en detalle más adelante, la mencionada adenda establece el cobro de la TUUA de transferencia a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, por lo cual el Regulador deberá llevar a cabo el procedimiento de fijación tarifaria respectiva.
104. Dicho esto, debe recordarse que, el principio de predictibilidad previsto en el numeral 1.15 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, establece que las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos. En consecuencia, carece de todo fundamento lógico y legal hablar de una supuesta vulneración del principio de predictibilidad, en la medida que la cuestión aquí es determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales el Concesionario podrá cobrar la TUUA de Transferencia, disposición contractual que, a la fecha, no se ha venido aplicando pues se encuentra sujeta a una condición (plazo), consistente en el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros.

Sin perjuicio de ello, si bien el Concesionario ha manifestado que se produciría una falta de predictibilidad si se dejara de cobrar a los pasajeros DOM-INT la TUUA Internacional que ha venido cobrando desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal y, en su lugar, se aplicara para dicho flujo la TUUA de Transferencia; debe indicarse que la aplicación de una modificación contractual vinculante, como lo es la Adenda N° 6, no produce una afectación del mencionado principio. Así, una vez determinado el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia a partir de la suscripción de la mencionada adenda, lo cual es justamente objeto del presente procedimiento de interpretación contractual, se harán aplicables las reglas pactadas por el Concedente y el Concesionario a través de la indicada modificación contractual.

105. En cuanto al argumento señalado en el **punto e) precedente**, LAP alega que resulta poco coherente la actuación de este Organismo Regulador, pues a través de la Resolución de Presidencia N° 062-2024-PD-OSITRAN inició el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia y luego inició el procedimiento de interpretación contractual para dilucidar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia. Al respecto, es preciso reiterar que, luego de iniciado el procedimiento de interpretación contractual, LAP presentó los informes legales – adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 del Concesionario – para sustentar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales correspondía fijarles la TUUA de transferencia; así, a partir de ellos, se pudo observar que existía una ambigüedad que requería ser resuelta a través de una interpretación contractual.
106. Sobre ello, es importante resaltar que, es acorde a derecho la actuación de este Organismo Regulador que, al tomar conocimiento de la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de las cláusulas contractuales a partir de comunicaciones de las Partes o de sus propios órganos, ejerza la facultad de determinar la existencia de dicha ambigüedad y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación

correspondiente, en virtud de la función asignada mediante el inciso e) del artículo 7.1 de la Ley N° 26917. Cabe recordar, además, que de conformidad con el precedente de observancia obligatoria aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2019-CD-OSITRAN, es competencia exclusiva y el excluyente del Ositrán determinar la existencia de ambigüedad, oscuridad o duda en las cláusulas de los contratos bajo competencia del Regulador. En tal sentido, el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual no resulta incoherente, por el contrario, obedece al cumplimiento de la función asignada a este Organismo Regulador, gatillada al advertir indicios de ambigüedad en las cláusulas contractuales al evaluar los informes legales – adjuntos a la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 – presentados por el Concesionario.

107. Corresponde indicar que, al inicio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia (aprobado por la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024) no se evidenció ambigüedad en la lectura de las cláusulas contractuales, justamente debido a ello, se decidió dar curso a dicho procedimiento. Sin embargo, de manera posterior – como se sustentó el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN – LAP presentó dos (2) informes legales a través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 del 20 de agosto de 2024, sustentando cuál debía ser, en su opinión, el alcance de las cláusulas contractuales.
108. Así, de cara al inicio del procedimiento contractual, a través de los mencionados informes legales, se pudo apreciar que la postura del Concesionario partía de presupuestos interpretativos, por ejemplo, LAP expresó la necesidad de *“interpretar la común intención de las partes plasmada en la Adenda N° 6”* y argumentó cómo *“los alcances de dicho cobro [TUUA de Transferencia] deben ser delimitados a través de una interpretación jurídica de buena fe y según la común voluntad de las partes en dicho acuerdo”*. Asimismo, de los Informes Legales se podía colegir que, de acuerdo con el Concesionario, independientemente del flujo que siguieran los pasajeros DOM-INT, tales pasajeros deben continuar pagando la TUUA Internacional, pues, al suscribir la Adenda N° 6, nunca habría sido la intención de las Partes que tales pasajeros dejen de pagar la TUUA Internacional, siendo que tendrían derecho a cobrar esa tarifa desde el origen del Contrato de Concesión. Además, como sustento de su posición, el Concesionario recurrió no solo al Contrato de Concesión, sino a diversos antecedentes de la Adenda N° 6. Así, a partir de los informes legales presentados por el Concesionario a través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 se pudo advertir la existencia de ambigüedad en torno al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de Transferencia establecido mediante la Adenda N° 6, conforme se sustentó en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN.
109. El Concesionario indica que Ositrán no advirtió la ambigüedad al emitir los Informes N° 03-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013 y N° 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 04 de marzo de 2013. Según LAP, tal es así que, incluso Ositrán propuso una cláusula que incluía la regulación expresa de nuevas categorías de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales, fórmula que finalmente no fue recogida en el texto de la Adenda N° 6.
110. El argumento del Concesionario presentado en el párrafo precedente carece de sentido, pues los informes presentados fueron elaborados en el marco de un proceso de modificación contractual en base a propuestas de cláusulas contractuales; mientras que, las interpretaciones contractuales se hacen sobre la base de cláusulas contractuales suscritas e integradas en el Contrato de Concesión. De esa manera, no resulta pertinente evaluar si existía o no ambigüedad al momento en que este Regulador planteó una propuesta de cláusula, ello, por supuesto, sin perjuicio de que dicha opinión y propuesta se analicen en detalle más adelante (ver Sección III.F del presente informe). Asimismo, como repetidamente se ha indicado en este Informe Conjunto, la necesidad de interpretación contractual se originó con la evaluación de los dos (2) informes legales adjuntos a la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 del 20 de agosto de 2024 presentados

por LAP, dado que en ellos se encontró indicios de una lectura ambigua del Contrato de Concesión, conforme lo sustentó el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN.

111. Sobre el argumento señalado en el **punto f) precedente**, el Concesionario alega que debería dejarse sin efecto el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual, ya que – a su juicio – el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se inició teniendo en cuenta que los pasajeros DOM-INT tendrían a su disposición un recorrido más corto opcional a la salida a la zona pública.
112. Al respecto, debe señalarse que ese entendimiento del Concesionario es incorrecto. En efecto, como se explicó previamente, luego de iniciado el procedimiento de fijación de la TUUA de transferencia, LAP presentó dos informes legales a través de los cuales sustentó su posición sobre el alcance subjetivo del cobro de la tarifa aplicable a los pasajeros en transferencia, señalando que, los pasajeros DOM-INT debían pagar la TUUA internacional, pues – según el Concesionario – nunca fue la intención de las Partes al suscribir la Adenda N° 6 que tales pasajeros dejen de pagar la TUUA internacional y, que tendrían derecho a cobrar esa TUUA desde el origen del Contrato de Concesión. Ello, independientemente del flujo que seguían los pasajeros DOM-INT.
113. En tal sentido, el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual no obedece al flujo de pasajeros informado por LAP en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia. Como se ha explicado previamente, el presente procedimiento de interpretación contractual se inició con la finalidad de dilucidar el alcance subjetivo del cobro de la tarifa aplicable a los pasajeros en transferencia, a partir de la revisión de las disposiciones del propio Contrato de Concesión, la Adenda N° 6 así como otros documentos históricos del proceso de suscripción de estos, ello, a raíz de los informes legales presentados por LAP mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.
114. En cuanto al argumento señalado en el **punto g) precedente**, LAP alega que, correspondería dejar sin efecto la Resolución N° 062-2024-PD-OSITRAN, como ha ocurrido en ocasiones anteriores, en particular, hace alusión a la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2019-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 0045-2021-CD-OSITRAN.
115. Con relación a la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2019-CD-OSITRAN citada por el Concesionario, resulta importante indicar que esta dejó sin efecto la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2018-CD-OSITRAN, que dispuso el inicio del procedimiento de interpretación de oficio del numeral 2.4 del Apéndice 2 del Anexo 16 en relación con las cláusulas 8.2.2.9 y 8.2.3.3 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú. Ello, ocurrió en tanto, de manera posterior a la emisión de dicha resolución de inicio, el 01 de abril de 2019, mediante el Oficio Múltiple N° 0007-2019-MTC/19, el MTC remitió al Ositrán la propuesta de Adenda N° 4 al Contrato de Concesión, siendo que – según el Informe Conjunto N° 00048- 2019- IC-OSITRAN (GAJ-GSF) que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2018-CD-OSITRAN – *“el procedimiento de modificación contractual (...) comunicado a Ositrán a través del Oficio Múltiple N° 007-2019-MTC/19 y el procedimiento de interpretación de oficio dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2018-CD-OSITRAN, se refieren a la misma cláusula contractual, en este caso el numeral 2.4 del Apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión”*. Dicho caso es distinto al presente, puesto que la materia de interpretación no es objeto de la evaluación de la suscripción de una adenda.
116. Y, con relación a la Resolución de Consejo Directivo N° 0045-2021-CD-OSITRAN, corresponde indicar que esta dejó sin efecto la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2021-CD-OSITRAN de fecha 13 de agosto de 2021 que dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal l) de la Cláusula 3.4, las Cláusulas 13.1, 13.2, 13.4, y el Anexo 9 del Contrato de Concesión del Proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao”. Ello, debido a que se determinó que, respecto a algunas cláusulas no existía ambigüedad, sino más bien una

actuación de las Partes que difería de lo regulado, generando confusión, y, respecto a otras cláusulas, se determinó que en realidad existía un vacío contractual que no podía ser resuelto por intermedio de una interpretación contractual. En el presente caso, no se ha identificado que exista un vacío contractual, sino que existe una ambigüedad en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA de transferencia en aplicación de la Adenda N° 6; por tanto, el caso citado por el Concesionario tampoco es relevante en el presente procedimiento.

117. En cuanto al argumento señalado en el **punto h) precedente**, LAP alega que el Ositrán remitió al MTC los informes legales adjuntos a su Carta C-LAP-GALG-2024-0277 de manera tardía, irregular, inadecuada y poco transparente, lo cual es contrario al deber general de la buena fe y a los principios del debido procedimiento, buena fe procedimental, celeridad y transparencia que deben regir la actuación de Ositrán; así como a los derechos de LAP. Todo ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Reglamento General del Ositrán, que regula el principio de transparencia, la LPAG y el artículo 1362 del Código Civil. Además, el Concesionario cuestiona que, debido a ello y a que el Ositrán no haya trasladado al MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, el Concedente no haya incluido en su análisis ambas cartas, siendo ello crucial para conocer la común voluntad de las Partes.
118. Sobre el particular, cabe recordar que mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 recibida el 20 de agosto de 2024, complementada con la Carta C-LAP-GALG-2024-0324 del 16 de septiembre de 2024, LAP solicitó la confidencialidad de los dos (2) informes legales, con el fin de excluir de su conocimiento a todo tercero. Sin embargo, mediante la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN emitida el 25 de septiembre de 2024, dicha confidencialidad fue denegada. Esta decisión fue notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 00250-2024-GRE-OSITRAN el mismo 25 de septiembre.
119. De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, la información materia de una solicitud de declaración de información confidencial, será tratada como tal mientras no quede consentida en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario.
120. Así, en este caso, en virtud del artículo 207 de la LPAG, los quince (15) días hábiles que disponía el Concesionario para presentar algún recurso impugnativo contra la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN vencían el 18 de octubre de 2024, debiendo señalarse que, efectivamente, el Concesionario no interpuso recurso impugnativo alguno dentro de dicho plazo legal, motivo por el cual, a partir del 19 de octubre de 2024, cualquier interesado podía tener libremente acceso a los informes legales presentados por el Concesionario²⁵.
121. Dicho lo anterior, es importante recordar que el inicio del presente procedimiento de interpretación contractual se dispuso mediante la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN. En virtud del principio de transparencia previsto en el artículo 9 del REGO, se

²⁵ En efecto, a manera de ejemplo, resulta pertinente mencionar que, con fecha 24 de septiembre de 2024, AETAI formuló un pedido de acceso a la información pública sobre los informes legales presentados por LAP.

Así, con fecha 01 de octubre de 2024, se le entregó la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 pero no se le entregaron los informes legales, sino que se le informó que estos últimos no podían ser entregados en virtud del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, pues su información *“será tratada como tal mientras no quede consentida en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario”*. Ello, considerando que, a esa fecha, aún no se encontraba consentida la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN a través de la cual se denegó el pedido de confidencialidad formulado por LAP.

Posteriormente, con fecha 23 de octubre de 2024, se puso en conocimiento de AETAI los informes legales, toda vez que los mismos ya eran de público acceso, al haber quedado consentida la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN.

dispuso la publicación de dicha resolución en la página institucional del Ositrán, lo que ocurrió con fecha del 24 de septiembre de 2024, y, se dispuso también la publicación en el Diario Oficial El Peruano, siendo publicado con fecha 25 de septiembre de 2024.

122. En el citado Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN se mencionó que, en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia el Concesionario presentó los informes legales a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, precisándose que este había solicitado la declaración de confidencialidad de dicha información, pedido que, a la fecha de emisión de ese informe, se encontraba en trámite, por lo que, en aplicación del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad, los mismos debían ser tratados como confidenciales mientras no quede consentido en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario. De ello, también se dejó constancia en el artículo 4 de la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 0062-2024-PD-OSITRAN.
123. Asimismo, a través del artículo 2° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, se dispuso a notificar dicha resolución al Concedente y al Concesionario, concediéndoles un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación antes indicada, para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación. La mencionada resolución fue notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461-2024-PD-OSITRAN y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente.
124. Cabe señalar que, por intermedio del Oficio N° 3888-2024-MTC/19, recibido el 10 de octubre de 2024, el MTC solicitó dos (2) días hábiles adicionales al plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN para manifestar su posición sobre la materia de interpretación. Dicha prórroga fue concedida por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, notificado al MTC el 14 de octubre de 2024²⁶. Finalmente, el 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el mismo que contiene la posición del Concedente con relación al pasajero en transferencia del AIJC.
125. En este punto es importante recordar el derecho que le asiste al MTC -al igual que LAP- de acceder a la información que obra en el expediente del presente procedimiento de interpretación contractual, en virtud del mismo principio de debido procedimiento previsto en el numeral 1.2 del numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG. Así, en virtud de dicho derecho, el MTC podría haber solicitado acceder a los informes legales una vez que quedara consentida la denegatoria del pedido de confidencialidad -pues, tenía conocimiento de la existencia de dichos informes legales y del pedido de confidencialidad en trámite-; sin embargo, ello no ocurrió en el presente caso.
126. De manera adicional, como se aprecia en detalle en la Sección Antecedentes del presente Informe Conjunto, dentro del procedimiento de interpretación contractual se ha remitido cada uno de los escritos presentados por una de las Partes a la otra, de manera que tengan conocimiento sobre el desarrollo de las posiciones en torno a la interpretación. En particular, resulta oportuno mencionar las siguientes comunicaciones:
 - Por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN notificado al MTC el 14 de octubre de 2024, se le remitió la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 recibida el 09 de octubre de 2024, a través de la cual LAP manifestó su posición sobre el procedimiento de interpretación contractual y sus adjuntos, a saber, la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 (Anexo 1), la Resolución de Consejo Directivo N° 0045-2021-CD-OSITRAN (Anexo 2), la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2019-CD-OSITRAN (Anexo 3) y una recopilación de antecedentes de la Adenda N° 6 (Anexo 4).

²⁶ En esa misma oportunidad, se hizo de conocimiento del MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 presentada por LAP, a través de la cual manifestó su posición en el marco del procedimiento de interpretación contractual.

- A través del Oficio N° 00260-2024-GRE-OSITRAN del 22 de octubre de 2024, se puso en conocimiento de LAP que, el 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, a través de los cuales el MTC manifestó su posición en el marco del presente procedimiento de interpretación contractual.
 - LAP presentó argumentos adicionales -a propósito, también de la posición remitida por el MTC- a través de su Carta C-LAP-GALG-2024-0402 del 29 de octubre de 2024, en la cual manifestaba -entre otros, que consideran relevante que los mismos sean valorados por el MTC. Así, mediante el Oficio N° 00263-2024-GRE-OSITRAN del 04 de noviembre de 2024, se remitió al MTC la mencionada Carta C-LAP-GALG-2024-0402, así como los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 en tanto estos ya eran considerados información pública.
127. Así, en cuanto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0141, dicha comunicación fue puesta en conocimiento del MTC el 14 de octubre de 2024, a través del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN. Ello, con ocasión de poner en conocimiento de dicha entidad la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0379 recibida el 09 de octubre de 2024, a través de la cual el Concesionario manifestó su posición en el marco del procedimiento de interpretación. En cuanto a los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 se remitieron al MTC el 04 de noviembre de 2024, con ocasión de poner en su conocimiento la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 del 29 de octubre de 2024, a través de la cual, entre otros, LAP manifestó que considera relevante que los mismos sean valorados por el MTC; y, en la medida que, a esa fecha, los mismos ya no tenían carácter público.
128. Según LAP, en la medida que, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán denegó el pedido de confidencialidad formulado por LAP sobre los informes legales (a través de la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN), estos válidamente podían y debían ser conocidos por el Concedente en el más breve plazo posible, con la finalidad de que el MTC valore la totalidad de los argumentos y la posición desarrollada por LAP con relación a las disposiciones contractuales sometidas a interpretación.
129. Así, refiere que, *“los Informes Legales recién fueron notificados al Concedente el 31 de octubre de 2024. Esto es: (i) con posterioridad a que dicha entidad presentó su opinión en el procedimiento de interpretación, el 17 de octubre de 2024; y (ii) mucho después de que el pedido de confidencialidad indicado fue denegado, el 25 de septiembre de 2024 (esto es, 36 días antes del traslado) y de que tal denegatoria quedó consentida, el 2 de octubre de 2024 (es decir, 29 días antes del traslado)”*.
130. Al respecto, debe indicarse que este argumento que plantea el Concesionario carece de fundamento legal. En efecto, en primer lugar, el Ositrán no podría haber puesto en conocimiento del MTC los informes legales una vez que el pedido de confidencialidad formulado por LAP fue denegado (a través de la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN, notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 00250-2024-GRE-OSITRAN el 25 de septiembre de 2024); ello, en la medida que, dicha información debía ser tratada como confidencial hasta que quede consentida la citada resolución, en virtud de lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, tal como se ha explicado previamente.
131. En segundo lugar, LAP alega que la citada resolución a través de la cual se denegó el pedido de confidencialidad quedó consentida el 02 de octubre de 2024, en aplicación del artículo 14 del Reglamento de Confidencial conforme al cual el plazo para impugnar es de (05) días hábiles. Esto no es correcto, pues en virtud del Artículo II del Título Preliminar de la LPAG, las leyes que crean y regulan los procedimientos especiales no podrán imponer condiciones menos favorables a los administrados que las previstas en la LPAG. En virtud

de ello, el plazo para impugnar la citada resolución era de quince (15) días hábiles de conformidad con el artículo numeral 207.2 del artículo 207 de la LPAG, motivo por el cual quedó consentida el 18 de octubre de 2024 (no el 02 de octubre como sostiene LAP).

132. Dicho ello, debe dejarse claro también que el Ositrán no tenía la obligación legal de remitir los informes legales al Concedente ni bien quedó consentida la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 0001-2024-GRE-OSITRAN; de hecho, LAP no ha alegado ninguna disposición legal que pueda sostener ello. Como se ha explicado previamente, lo anterior es sin perjuicio del derecho que tenía el Concedente de solicitar acceder a los informes legales una vez que quedara consentida la denegatoria de confidencialidad, si así lo consideraba pertinente, pues tenía conocimiento de la existencia de dichos informes legales; sin embargo, ello no ocurrió.
133. Asimismo, a través de este argumento, LAP pretende sostener que, en la medida que el MTC no tuvo acceso a los informes legales el 30 de octubre de 2024 (esto es, luego de que envió su posición sobre las cláusulas materia de interpretación), el Concedente ya no habría tenido oportunidad para presentar sus argumentos sobre los informes legales presentados por el Concesionario. Ello, nuevamente es un error en el que incurre LAP.
134. En efecto, es preciso recordar que, en virtud del principio de debido procedimiento previsto en el numeral 1.2 del numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, durante el procedimiento de interpretación contractual, el MTC goza del derecho a “*exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda*”. Por tanto, nada ha impedido que el Concedente pueda enviar -si así lo consideraba pertinente- argumentos adicionales relativos a los informes legales que presentó LAP, incluso de manera posterior al plazo de diez (10) días hábiles originalmente concedidos. Ello, de la misma forma en la que LAP ha ejercido dicho derecho, presentando sus alegatos a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 del 10 de octubre de 2024, la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 del 29 de octubre de 2024 y la Carta C-LAP-GALG-2024-00431 del 13 de noviembre de 2024.
135. Ello es tanto así que, con fecha posterior y habiendo tenido conocimiento de todas las cartas presentadas por LAP, conforme se detalla en la Sección Antecedentes del presente Informe Conjunto, el MTC – por intermedio del Oficio N° 4365-2024-MTC/19 de fecha 29 de noviembre de 2024 – se ratificó en su posición presentada mediante el Informe N° 3162-2024-MTC-19.02 del 18 de octubre de 2024.
136. Así, aun cuando tanto el MTC como LAP han presentado argumentos más allá del plazo originalmente concedido, en el presente caso, se han valorado todos los argumentos que han presentado ambas Partes en aras de contar con los mayores elementos de juicio y en observancia del Principio de Verdad Material previsto en la LPAG.
137. Sin perjuicio lo anterior, no está de más resaltar que fue LAP quien solicitó que los informes legales fueran declarados confidenciales, **pretendiendo con ello que los mismos no sean de acceso público a terceros**. Asimismo, el Concesionario tenía pleno conocimiento de que, a pesar de que dicho pedido de confidencialidad había sido denegado, en virtud del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad, debía mantenerse dicho carácter hasta que quede consentido el pronunciamiento que denegaba tal solicitud.
138. En efecto, el Concesionario -al igual que el Concedente- tenía conocimiento de ello pues, como se ha mencionado previamente, tanto en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN como en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN que dispuso el inicio del procedimiento de interpretación contractual se señaló que los informes legales debían recibir tratamiento confidencial hasta que quede consentido el pronunciamiento que declare que no califica como tal, en virtud del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad. A pesar de ello, y si era interés de LAP que el Concedente acceda a los informes legales antes de que venciera el plazo de diez (10) días inicialmente concedido para que presente su posición sobre la interpretación contractual -como ahora alega LAP-

podría haberse desistido de su pedido de confidencialidad; lejos de ello, simplemente dejó que transcurra todo el plazo legal para la interposición del recurso impugnativo (quince días hábiles, el cual venció el 18 de octubre de 2024), impidiendo con ello que el Concedente pudiera haber accedido a tales informes en ese plazo.

139. Para finalizar, se advierte que el Concesionario señala que la oportunidad del traslado al MTC de los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 sería contraria al deber general de la buena fe y a los principios del debido procedimiento, buena fe procedimental, celeridad y transparencia que deben regir la actuación de Ositrán; así como a los derechos de LAP, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del REGO, que regula el principio de transparencia, la LPAG y el artículo 1362 del Código Civil. Así, señala lo siguiente:

“En virtud de lo expuesto, dejamos constancia de que esta situación derivada del traslado tardío, irregular, inadecuado y poco transparente de los Informes Legales es contraria al deber general de la Buena Fe y a los Principios del Debido Procedimiento, Buena Fe Procedimental, Celeridad y Transparencia que deben regir la actuación de OSITRAN; así como a los derechos de LAP. Todo ello, de conformidad con lo establecido en el Reglamento General de OSITRAN⁵, el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁶ y el Código Civil⁷.

En particular, ponemos especial énfasis en que, de acuerdo con el Reglamento General de OSITRAN, todas las acciones de los órganos del organismo regulador se deben sustentar en, entre otros, el Principio de Transparencia que exige lo siguiente:

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

Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios: (...)

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

[Énfasis del texto original, notas a pie de página omitidas.]

140. Asimismo, cita las siguientes disposiciones del TUO de la LPAG y el Código Civil:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1.2. Principio del debido procedimiento.- Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo.(...) **1.8. Principio de buena fe procedimental.-** La autoridad administrativa, los administrados, sus representantes o abogados y, en general, todos los partícipes del procedimiento, realizan sus respectivos actos procedimentales guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. La autoridad administrativa no puede actuar contra sus propios actos, salvo los supuestos de revisión de oficio contemplados en la presente Ley. Ninguna regulación del procedimiento administrativo puede interpretarse de modo tal que ampare alguna conducta contra la buena fe procedimental.

1.9. Principio de celeridad.- Quienes participan en el procedimiento deben ajustar su actuación de tal modo que se dote al trámite de la máxima dinámica posible, evitando actuaciones procesales que dificulten su desenvolvimiento o constituyan meros formalismos, a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable, sin que ello releve a las autoridades del respeto al debido procedimiento o vulnere el ordenamiento. (...)

Artículo 66.- Derechos de los administrados

Son derechos de los administrados con respecto al procedimiento administrativo, los siguientes: (...)

7. Al cumplimiento de los plazos determinados para cada servicio o actuación y exigirlo así a las autoridades. (...)

10. A que las actuaciones de las entidades que les afecten sean llevadas a cabo en la forma menos gravosa posible”

Código Civil: “Artículo 1362.- Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes”.

[Énfasis del texto original.]

141. Al respecto, se advierte que el Concesionario se ha limitado a listar los principios que a su juicio se estarían vulnerando sin desarrollar o presentar mayor justificación sobre ello. Sin perjuicio de lo advertido, en el presente caso, se ha cumplido con el principio de debido procedimiento²⁷, pues se ha permitido a las Partes presentar alegatos (los que constan en la Sección Antecedentes del presente informe), los mismos que se valoran debidamente a través del presente informe, con el fin de que el órgano competente pueda emitir una decisión motivada, siendo que en ningún caso se ha impedido a ninguna de las Partes o interesado acceder a la información del procedimiento, salvo que se encuentre protegida, al momento de ser solicitada, por la confidencialidad.
142. En el mismo sentido, se advierte que LAP no ha señalado por qué se vulneraría a su juicio el principio de celeridad previsto en el numeral 1.9 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG²⁸, sin embargo, al respecto debe decirse que en ningún momento se han conducido actuaciones procesales que dificulten el desenvolvimiento del procedimiento o que constituyan meros formalismos. Por el contrario, para garantizar la máxima dinámica posible, se han cursado los alegatos del Concedente al Concesionario y viceversa, de modo que, si lo consideran pertinente, en línea con el principio de debido procedimiento, las Partes puedan presentar sus alegatos.
143. También se advierte que LAP ha mencionado, sin proporcionar ninguna justificación, que se habría vulnerado el deber general de buena fe, para ello citó el artículo 1362 del Código Civil, sin embargo, dicho artículo regula la buena fe en contratos y no en procedimientos administrativos. Consideramos más bien, que en este caso resulta de aplicación el principio de buena fe procedimental previsto en el numeral 1.8 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG²⁹, que indica que todos los partícipes del procedimiento deben

²⁷ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo"

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.2. Principio del debido procedimiento. - Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten.

La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo. (...).

²⁸ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo"

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.9. Principio de celeridad. - Quienes participan en el procedimiento deben ajustar su actuación de tal modo que se dote al trámite de la máxima dinámica posible, evitando actuaciones procesales que dificulten su desenvolvimiento o constituyan meros formalismos, a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable, sin que ello releve a las autoridades del respeto al debido procedimiento o vulnere el ordenamiento.

(...).

²⁹ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo"

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.8. Principio de buena fe procedimental. - La autoridad administrativa, los administrados, sus representantes o abogados y, en general, todos los partícipes del procedimiento, realizan sus respectivos actos procedimentales guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. La autoridad administrativa no puede actuar contra sus propios actos, salvo los supuestos de revisión de oficio contemplados en la presente Ley.

realizar sus actos guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. Sobre el particular, se debe indicar que, justamente en aras del respeto, la colaboración y la buena fe, ambas Partes han sido notificados con los alegatos que han ido presentado a lo largo del procedimiento, como consta en la Sección Antecedentes del presente informe. Ello, con la intención de mantener el conocimiento de las Partes sobre los argumentos que serán objeto de valoración por parte de este Organismo Regulador, garantizando así el respeto hacia los participantes del procedimiento, así como la conducta adecuada e íntegra de los órganos del Ositrán, al priorizar la publicidad de la información recibida para todos los participantes del procedimiento.

144. En línea con lo anterior, aun cuando LAP ha señalado que se habría vulnerado el principio de transparencia previsto en el artículo 9 del REGO, debe decirse que la actuación de los órganos del Ositrán, como consta de los actuados y las notificaciones cursadas en la Sección Antecedentes, ha sido guiada por dicho principio al garantizar la puesta en conocimiento de los alegatos recibidos a cada una de las Partes, promoviendo así una adecuada participación de estas.
145. Finalmente, LAP ha señalado que se estarían vulnerando sus derechos en atención del artículo 55 de la LPAG, además se advierte que el Concesionario hace énfasis en el numeral 10 de mismo – otra vez, sin proporcionar alguna justificación de por qué concretamente estaría produciéndose tal vulneración. Al respecto, dicho numeral establece que los administrados tienen derecho a que las actuaciones de las entidades que les afecten sean llevadas a cabo en la forma menos gravosa posible. En el presente caso, las actuaciones de notificación de los documentos recibidos en el procedimiento a cada una de las Partes no han generado una afectación gravosa de ningún tipo en el Concesionario, por el contrario, sus alegatos han sido puestos en conocimiento del Concedente de manera tal que las Partes conozcan – como se ha dicho previamente – aquello que será valorado por este Organismo Regulador al resolver, distinta cuestión es si, habiendo tomado conocimiento de los alegatos, las Partes deciden o no – en ejercicio del principio de debido procedimiento – presentar alegatos adicionales. Por ejemplo, el Concedente, al haber tomado conocimiento de los alegatos del Concesionario³⁰, decidió – en su entera facultad – no pronunciarse sobre ellos³¹ y limitar su pronunciamiento sobre la interpretación a los antecedentes de la Adenda N° 6.
146. Por las razones antes expuestas, **se desestima** la solicitud del Concesionario de dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso el inicio de la presente interpretación contractual.

E. Posiciones del Concesionario, el Concedente y AETAI

E.1. Posición de LAP

147. LAP sostiene que, si el Organismo Regulador decide continuar con el procedimiento de interpretación contractual, se declare que las disposiciones contractuales analizadas

*Ninguna regulación del procedimiento administrativo puede interpretarse de modo tal que ampare alguna conducta contra la buena fe procedimental.
(...)"*

³⁰ Como se ha indicado previamente, el 14 de octubre de 2024 se notificó al MTC el Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, siendo uno de sus adjuntos la Carta C-LAP-GPF-2024-0141. En dicho momento, no era posible remitir los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, en tanto la Resolución de Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN que denegó su confidencialidad no se encontraba consentida, por lo que, en virtud del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad, dicha información era aún confidencial; esta información se consideró pública luego de que la mencionada resolución quedó consentida, lo que ocurrió recién luego del 18 de octubre de 2024 (fecha en la que venció el plazo para que LAP presentara el recurso de impugnación que considerara pertinente).

³¹ Como se ha indicado previamente, el 22 de octubre de 2024, el MTC presentó su posición mediante el Oficio N° 4022-2024-MTC/19.

únicamente permiten la fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Ello, pues a juicio del Concesionario, la común intención de las Partes nunca fue alterar o modificar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM; sino incorporar un nuevo cobro a los “pasajeros en transferencia” - a los que no se les venía cobrando la TUUA - a partir de la entrada en operación del Nuevo Terminal.

148. En ese sentido, sostiene que, bajo una interpretación objetiva o literal se observa que el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se refiere expresamente al régimen de tarifas aplicables en el AIJC; en particular, regula las condiciones aplicables a la TUUA, quedando sumamente claro que estas disposiciones reconocen la finalidad de la TUUA de “ *cubrir los costos por los servicios* ” indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5 y, además, el cobro “ *por los servicios que se prestan* ”, es decir, el Contrato de Concesión reconoce la relación entre la TUUA y los servicios puestos a disposición de los pasajeros. Además, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402, LAP añade que, en cualquier caso, debe considerarse que los pasajeros DOM-INT continuarán teniendo a su disposición el 100% de los servicios vinculados a dichas tarifas, al igual que en el terminal actual del AIJC y como ha venido ocurriendo desde el inicio de operación de la Concesión.
149. Según LAP, ello resulta coherente con la diferencia entre la TUUA Nacional y la TUUA Internacional, al establecer expresamente que el cobro de la TUUA se diferenciará “entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales”. Es así como los pasajeros DOM-INT han venido pagando la TUUA Internacional, justamente porque tienen y tendrán a su disposición todos los mismos servicios que un pasajero embarcado en vuelo internacional en el AIJC, tanto en el terminal actual, como en el Nuevo Terminal.
150. En contraste, la TUUA de Transferencia se aplica a un supuesto distinto a los pasajeros que ya vienen pagando la TUUA Nacional e Internacional, se trata de un nuevo concepto. Es decir, no existe disposición contractual alguna que permita modificar o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM. De hecho, son los pasajeros INT-INT y DOM-DOM los que no pagan la TUUA Internacional ni la TUUA Nacional, respectivamente; por lo que, desde un punto de vista literal, son solo estas dos clases de pasajeros a las que les corresponde pagar la TUUA de Transferencia según la Adenda N° 6.
151. Es decir, los mecanismos y procedimientos a los que se refiere el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión son, precisamente, el procedimiento de fijación tarifaria a cargo de Ositrán. Por ende, a través del Contrato de Concesión, las Partes intencionalmente han remitido a Ositrán la fijación de la TUUA de Transferencia, como un nuevo concepto, cuyo valor será determinado en función a los criterios y principios tarifarios establecidos en el marco normativo aplicable, los cuales no pueden desconocer la común voluntad de las Partes para incorporar el cobro de la TUUA a tales “pasajeros en transferencia”. Asimismo, objetivamente, no existe disposición contractual alguna que permita modificar o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM.
152. Asimismo, la Cláusula Cuarta de la Adenda 6 del Contrato de Concesión establece que la TUUA de Transferencia se empezará a cobrar a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal, donde “se cobrará” implica “a futuro”, por tanto, se refiere a los pasajeros en transferencia que no venían pagando la TUUA. Las disposiciones del Contrato de Concesión no establecen alguna modificación respecto al cobro de la TUUA Internacional o Nacional a los pasajeros a los que se viene cobrando, por lo que se concluye que el Anexo 5 del Contrato de Concesión y la Cláusula Cuarta de la Adenda 6 incorporan un nuevo cobro a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal, el cual será determinado por Ositrán y será diferente al cobro de la TUUA Internacional o Nacional.
153. De otro lado, según LAP, aplicando el método de interpretación sistemática, corresponde hacer notar que la cláusula 1 del Contrato de Concesión reconoce claramente que “[t]odos

los Anexos y Apéndices al presente Contrato forman parte integrante del mismo” y que la cláusula 24.12 del Contrato de Concesión establece que este “deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente”, además, esta cláusula dispone que en caso de discrepancia en la interpretación de los alcances de este contrato, se respete la prelación de la documentación en ella prevista: (1) Contrato de Concesión que incluye sus anexos, (2) las circulares, (3) las Bases y (4) los anexos a las Bases.

154. Así, considerando la interpretación sistemática, se debe valorar que, en la parte final de la Sección “1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA” del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se reconoció expresamente que la diferencia en la tarifa de los usuarios nacionales e internacionales *“se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales”*, agregando expresamente que *“[t]odos estos servicios son con cargo a la TUUA”*. Así, LAP citó dicha cláusula contractual:

“ANEXO 5
APENDICE 1
TARIFAS AERONAUTICAS ACTUALES

1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)
1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA
La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros. equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

La diferencia en la tarifa de los Usuarios nacionales e internacionales se determina por la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales. Todos estos servicios son con cargo a la TUUA”.

155. Es decir, a juicio de LAP, el Contrato de Concesión reconoce que la diferencia entre los valores de la TUUA se justifica en la existencia o disponibilidad de servicios distintos en el “área nacional” y el “área internacional” del AIJC.
156. Así, en el caso de los pasajeros DOM-INT, al salir a la zona pública del AIJC y tener a su disposición todos los servicios que se brindan en el área internacional del AIJC, está justificado el cobro de la TUUA Internacional, tal como se ha venido realizando desde el inicio de la operación de la concesión en el año 2001, sin que existiera duda o ambigüedad alguna sobre dicho cobro durante todo este tiempo, siendo que dicho cobro no debería variar.
157. A consideración de LAP, dicha situación también se verificaría incluso en el supuesto de que se habilite algún corredor exclusivo para brindar una alternativa adicional y voluntaria para el recorrido de los pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal, en tanto dicha alternativa constituiría una facilidad adicional en el AIJC, que no perjudica, ni reduce, la puesta a disposición de los servicios a estos pasajeros. LAP considera importante mencionar que tiene la obligación de asegurar a los pasajeros la posibilidad de utilizar los servicios vinculados a la TUUA, mientras que el uso efectivo de éstos depende de la elección de los propios pasajeros.
158. Adicionalmente, el Concesionario sostiene que es relevante interpretar las disposiciones contractuales objeto del presente procedimiento de manera sistemática con la Propuesta Técnica contenida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Así, conforme fue desarrollado en los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, la Propuesta Técnica consideró a los pasajeros DOM-INT y a los pasajeros INT-DOM como parte de las cifras correspondientes a los pasajeros de origen internacionales y nacionales, respectivamente. Teniendo presente ello y que la Propuesta Técnica sirvió de base para la formulación de la Propuesta Económica para la adjudicación de la concesión, no es

posible impedir o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión y alterar su equilibrio económico – financiero.

159. Así, señalaron que la Propuesta Técnica del Concesionario establece consideraciones relevantes sobre la clasificación de los pasajeros en el AIJC y las proyecciones sobre las cuales se basó la Propuesta Económica de LAP para la adjudicación del Contrato de Concesión. Según indicó LAP, las proyecciones que sustentaron sus Propuestas Técnica y Económica parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen”. Al respecto, el Concesionario señaló que los pasajeros DOM-INT son considerados “pasajeros de origen” que se embarcan en vuelos internacionales, es decir, pasajeros a los cuales se les ha venido y se les debe continuar cobrando la TUUA Internacional a efectos de mantener el equilibrio económico – financiero de la concesión (y no la TUUA de Transferencia que recién se empezará a cobrar con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal, de acuerdo con lo dispuesto en la Adenda N° 6).
160. LAP alega que la relevancia y consideración del flujo de los pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica de LAP. Asimismo, menciona que el Plan de Negocios permite apreciar que un componente importante para la promoción del Proyecto y la adjudicación de la concesión fue reconocer y proyectar al AIJC como un centro de interconexión para los pasajeros DOM-INT. Como tal, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros resulta ser fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.
161. A juicio de LAP, es en virtud de tal reconocimiento y premisas básicas de la Propuesta Técnica que, desde el inicio de la concesión a la fecha, los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM han venido abonando la totalidad de la TUUA Internacional y la TUUA Nacional, respectivamente. De tal forma, desde la formulación y adjudicación de la concesión, que quedó plasmada en el Contrato de Concesión a través de la inclusión de la Propuesta Técnica como Anexo 6 y parte del mismo, las Partes acordaron – y siempre entendieron – que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM, continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión.
162. Añade que la Propuesta Técnica es un documento fundamental para el desarrollo de la concesión, como parte de los compromisos que conforman el Contrato de Concesión y que se encuentran garantizados por el Estado peruano a través del Contrato de Garantía celebrado el 16 de marzo de 2001 y según lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 022-2001-EF, por lo que sus alcances deben ser respetados. Así, la obligatoriedad de la Propuesta Técnica como Anexo 6 del Contrato de Concesión es clara, como parte de los compromisos que conforman este contrato y que se encuentran garantizados por el Estado peruano. En particular, respecto al desarrollo de las “Mejoras”³², como el Nuevo Terminal, las cláusulas 5.6 y 5.7 del Contrato de Concesión disponen expresamente que estas deben ser realizadas de acuerdo con lo establecido en el referido Anexo 6.
163. A mayor detalle, LAP se remite a todos los fundamentos y secciones citadas del Plan de Negocios y de la Propuesta Técnica en los informes legales presentados mediante la Carta

³² Cita de LAP del Contrato de Concesión:

“5.6. Mejoras. Con sujeción a las disposiciones adicionales de esta Cláusula 5, el Concesionario realizará las Mejoras indicadas a continuación, **conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Contrato y a los Requisitos Técnicos Mínimos**, salvo que se autorice de otra manera por escrito por el Concedente contando con la opinión técnica de OSITRAN.

5.7 Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo **según lo previsto en la Cláusula 5.6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro**. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos (...).”

[Énfasis y subrayado de LAP].

C-LAP-GALG-2024-0277 a través de la cual presentó los informes legales, siendo ello así, a continuación, se presentan los argumentos relacionados a dichos aspectos contenidos en la mencionada carta.

164. Según LAP, la importancia de la Propuesta Técnica también es reconocida en el Anexo 11 del Contrato de Concesión, que describe las áreas y obligaciones relacionadas a la ampliación del AIJC que comprende el Nuevo Terminal. Así, LAP cita el numeral 3 de dicho Anexo 11, del siguiente modo:

“3. De la Obligación del Concesionario Efectuada la entrega al Concesionario de los terrenos a que se refiere este Anexo, éste estará obligado a iniciar las respectivas obras conforme a lo estipulado en su propuesta técnica contenida en el Anexo 6 del presente contrato”.

[Énfasis y subrayado de LAP.]

165. En virtud de lo anterior, por un lado, LAP señala que la Propuesta Técnica no contempla obligación alguna de construir o establecer recorridos determinados para ciertas transferencias de pasajeros en el AIJC. Por el contrario, según la propia naturaleza del proyecto como Asociación Público – Privada de larga duración, LAP es responsable de la prestación de los servicios, el diseño y la ejecución de las Mejoras según las pautas generales establecidas en el Contrato de Concesión que incluye la Propuesta Técnica, siempre y cuando se cumplan los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) y los demás compromisos asumidos por las Partes.
166. De esa forma, LAP indica que la Propuesta Técnica sí establece consideraciones relevantes sobre la clasificación de los pasajeros en el AIJC y las proyecciones sobre las cuales se basó la Propuesta Económica de LAP para la adjudicación del Contrato de Concesión. De tal forma, a su juicio, dichas consideraciones son determinantes para el esquema económico – financiero de la concesión, así como para los derechos y las obligaciones de las Partes.
167. Asimismo, el Concesionario señala que Ositrán conoce que la Propuesta Técnica parte de la premisa de que el AIJC sería un centro de interconexión o *hub* en el Perú para salidas al extranjero, es decir, un punto necesario para las conexiones DOM-INT, conforme se desprende de diversas secciones del Capítulo 4 “Plan Comercial y Administrativo (Plan de Negocios)” de la Propuesta Técnica (el “Plan de Negocios”), para lo cual cita los siguientes extractos:

Descripción sobre el tráfico de pasajeros nacionales contenido en la página 8 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“Tráfico de Pasajeros Nacionales

El análisis del tráfico doméstico muestra que el 40% de todos los pasajeros que viajan dentro del Perú utilizan el Aeropuerto Jorge Chávez. La razón es por un lado la importancia de la región metropolitana y por el otro lado el hecho que casi la totalidad del tráfico nacional hace escala en Lima. Vuelos directos entre las ciudades capitales de los departamentos a menudo existen con excepción de servicios entre Cuzco, Arequipa, Juliaca y Puerto Maldonado. Para los aeropuertos de la Provincia el tráfico con Lima es muy importante representando en general más que un 80% del tráfico total respectivo. Desde Lima, los destinos Arequipa y Cuzco son las rutas más frecuentadas representando un 40% del tráfico nacional”.

Descripción sobre el tráfico de pasajeros internacionales contenido en la página 8 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“Tráfico de Pasajeros Internacionales

En cuanto al tráfico internacional, el Aeropuerto, con más de 2 millones de pasajeros internacionales, maneja el 98% del volumen total en el Perú. Por el momento, el mercado regional no justifica servicios aéreos internacionales sin escalas, razón por la que este segmento de tráfico se concentra en Lima. Una excepción es el servicio entre ciudades cercanas a la frontera como La Paz en Bolivia que en un momento fue atendido por Aero

Perú que cubría la ruta La Paz - Cuzco Lima y viceversa y el Lloyd Aéreo Boliviano que también volaba dicho itinerario”.

Secciones que reconocen y proyectan al AIJCH como “hub nacional” o elemento de interconexión para salidas al extranjero contenidas en las páginas 11 y 12 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“En la actualidad, Lima actúa como un “nudo” o elemento de interconexión pero no existe el verdadero concepto de “hub” de manera que las interconexiones y transbordos se realicen de manera rápida y armonizada. La estrategia de corto plazo es desarrollar el Aeropuerto como un verdadero “hub” para el transporte rápido por vía aérea de personas y carga dentro del Perú.

En función de la ubicación central de Lima, la importancia de la ciudad y del Aeropuerto, y el hecho de que el Aeropuerto será el primer aeropuerto peruano bajo administración privada, el Aeropuerto tomará la iniciativa de ponerse a la vanguardia y convertirse en el catalizador no sólo del transporte dentro y fuera del Perú, pero más aún, de convertirse en uno de los principales factores que impulsarán el desarrollo económico del país”.

“Centro de Interconexión (“Hub”) Nacional

El aspecto fundamental para el sistema de transporte aéreo peruano, es la puesta en práctica del concepto del empleo del aeropuerto de Lima como un “hub” nacional (o doméstico). Este plan será desarrollado desde un inicio e implementado por etapas, trabajando en estrecha colaboración con los transportistas nacionales y los 12 más importantes aeropuertos del Perú, los mismos que forman parte de la red de rutas troncales a lo largo y ancho del país. La aplicación de esta sinergia aeroportuaria es esencial para el éxito del plan y beneficio de todos los participantes en el proyecto.

Para el desarrollo de Lima como un verdadero “hub” de pasajeros nacionales, se requiere establecer tráfico desde y hacia Lima, así como tráfico vía Lima”.

La “estrategia de mediano plazo” que prevé al AIJC como un “hub de la región andina” contenida en la página 16 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“4.1.2.1.2 Estrategia de Mediano Plazo - Aeropuerto Hub de la Región Andina

La estrategia de mediano plazo consiste en desarrollar el Aeropuerto para convertirlo en la puerta de entrada salida hacia y desde la Región Andina, el Mercosur, Norte y Centro América y, en general, en el vínculo principal con el resto del mundo de manera que sea uno de los elementos motores más activos para el desarrollo de la Región. La implementación de esta estrategia significará una mejora enorme del servicio de transporte aéreo hacia Norteamérica, Europa y Asia para los habitantes del Perú, del Norte de Chile y Argentina, de Bolivia, Ecuador y el Amazonas brasileño”.

La descripción sobre la competencia entre aeropuertos de Sudamérica contenida en la página 10 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“Competencia entre los Aeropuertos en Sudamérica

Actualmente, no existe una verdadera competencia entre el Aeropuerto y otros aeropuertos de Sudamérica, pero en los próximos años, se espera una intensa competencia entre ellos para los vuelos hacia mercados como Asia y Norteamérica y su establecimiento como un centro de interconexión aéreo (“hub”). El crecimiento del sector aéreo y la posición geográfica del Perú son factores clave en el desarrollo económico del Perú y del tráfico aéreo. Creemos que el Aeropuerto no sólo puede ser competitivo en este mercado futuro, sino también puede dominarlo con una planificación adecuada. Las visiones y estrategias del Consorcio para el Aeropuerto apoyarán esta meta”.

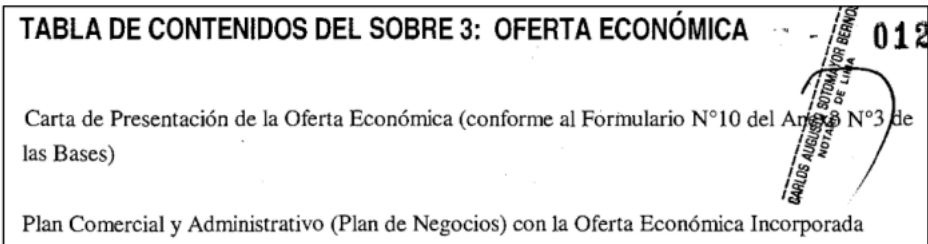
La descripción sobre “pasajeros con destinos internacionales”, en donde se reconoce que una categoría significativa de los pasajeros internacionales que usan el AIJCH está conformada por los pasajeros que regresan a su país de residencia “después de haber viajado por el Perú” contenida en la página 31 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“Pasajeros con Destinos Internacionales

Los pasajeros internacionales pueden ser divididos en tres categorías. En una categoría significativa se encuentran los pasajeros provenientes de los países extranjeros que regresan a su lugar de residencia después de haber viajado al Perú por trabajo o por vacaciones. La segunda categoría está constituida por los viajeros peruanos que visitan a familiares o quieren pasar unas vacaciones en el extranjero. La tercera categoría está formada por los residentes peruanos que viven fuera del país, pero regularmente regresan al Perú para visitar a sus parientes y amigos. Los pasajeros internacionales en promedio cuentan con un ingreso disponible más alto que cualquier otro grupo que usa el aeropuerto. Normalmente llegan temprano al aeropuerto, tienden a facturar su equipaje primero, pasan por todos los puntos de control, localizan sus puertas de vuelo y entonces toman el tiempo para hacer compras y consumir antes de partir. Contar una ubicación central para estos clientes con una buena variedad de tiendas y restaurantes es esencial para maximizar el potencial de este importante grupo de clientes. El plan de desarrollo incorpora claramente este principio”.

168. En síntesis, LAP señala que el Plan de Negocios permite apreciar que un componente muy importante para la promoción del Proyecto y la adjudicación de la concesión fue reconocer y proyectar al AIJC como un centro de interconexión para los pasajeros DOM-INT. Como tal, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros es fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.
169. En línea con lo anterior, según LAP, cabe notar que el Plan de Negocios también forma parte de la Propuesta Económica presentada como parte del Sobre N° 3 en la licitación de la concesión, conforme se observa en la propia descripción de su contenido que cita LAP:

Imagen N° 4



Fuente: Considerando 41 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. Cita de la página 2 de la Oferta Económica presentada para la adjudicación de la concesión.

170. A mayor abundamiento, de acuerdo con lo informado por LAP, la relevancia y consideración del flujo de los pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros, fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica, tal como se detalla en las hojas de cálculo empleadas para estimar dicha oferta, como cita el Concesionario:

Imagen N° 02

Part of the traffic projection in the Offer																
Aeronautical Forecasts																
Year Index	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Portial Year Factor	0.83	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
Avg FX Rate (Nuevo Sol/US\$)	3.55	3.59	3.62	3.66	3.69	3.73	3.77	3.80	3.84	3.88	3.91	3.95	3.99	4.03	4.07	
Passenger Enplanements																
Fcst Enplaned Int PAX	1,016,271	1,325,101	1,430,386	1,541,397	1,696,459	1,775,704	1,899,325	2,027,522	2,160,504	2,286,972	2,417,610	2,552,584	2,692,068	2,836,243	2,985,297	
Fcst Enplaned Domestic PAX	1,040,870	1,324,780	1,406,162	1,483,501	1,587,123	1,687,371	1,794,605	1,909,204	2,031,566	2,133,951	2,241,516	2,355,740	2,476,914	2,604,143	2,738,943	
Passenger Deplanements																
Fcst Deplaned Int PAX	1,016,271	1,325,101	1,430,386	1,541,397	1,696,459	1,775,704	1,899,325	2,027,522	2,160,504	2,286,972	2,417,610	2,552,584	2,692,068	2,836,243	2,985,297	
Fcst Deplaned Dom PAX	1,040,870	1,324,780	1,406,162	1,483,501	1,587,123	1,687,371	1,794,605	1,909,204	2,031,566	2,133,951	2,241,516	2,355,740	2,476,914	2,604,143	2,738,943	
Total PAX	4,114,282	5,296,762	5,672,966	6,069,796	6,487,163	6,926,149	7,387,839	7,873,451	8,384,142	8,841,046	9,318,251	9,816,648	10,337,166	10,880,775	11,448,481	

Fuente: Considerando 42 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. LAP indicó que es un extracto del Libro de Cálculo de “ingresos y egresos” para el cálculo de la Propuesta Económica, Pestaña “Fcst” que contiene proyecciones aeronáuticas.

171. Adicionalmente, el Concesionario alega que la Propuesta Técnica señala de manera general que los ingresos provenientes de la TUUA Nacional y la TUUA Internacional son calculados tomando en cuenta el volumen de pasajeros determinado por el Pronóstico de Tráfico del Aeropuerto detallado en el Capítulo 2 de dicha propuesta, conforme lo cita a continuación:

“Tasa Unica [sic] de Uso de Aeropuerto

El Concesionario prestará varios servicios en las instalaciones del Aeropuerto listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Recibirá por este concepto una tarifa de parte de los pasajeros denominada Tasa Unica [sic] de Uso de Aeropuerto (TUUA), según lo estipulado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. En la elaboración del Presupuesto Anual se supuso que se mantendrá la naturaleza de los servicios e instalaciones mencionados en este Apéndice y vinculados a la TUUA.

*OSITRAN fijará la TUUA tanto para los pasajeros nacionales como para los internacionales según el Anexo 5 del Contrato de Concesión durante los primeros ocho años. A partir del año 9 de la Concesión se supone que cada 3 años OSITRAN ajustará los montos de acuerdo con la tasa de inflación proyectada. **El volumen de pasajeros internacionales y nacionales está determinado por el Pronóstico de Tráfico del Aeropuerto (véase capítulo 2). El ingreso correspondiente se obtiene multiplicando el volumen de tráfico de pasajeros clasificado según origen por el arancel específico.** Como se asigna en el Contrato de Concesión, CORPAC recibe un 20% de las tarifas internacionales por servicios aeronáuticos prestados en el aeropuerto. Para efecto del cálculo de la Retribución se considera como ingresos brutos del Concesionario los 80% de las tarifas internacionales y los 100% de las tarifas nacionales”.*

[Énfasis y subrayado de LAP. Extracto de la página 75 del Volumen 5 de la Propuesta Técnica.]

172. Precisamente, a juicio de LAP, en la Tabla A-1 que forma parte del Capítulo 2, Tomo I, de la Propuesta Técnica, únicamente se contempla el volumen de pasajeros clasificándolos en “Internacionales” y “Nacionales”, como lo cita a continuación:

Imagen N° 03

Tabla A-1 Pronóstico de Pasajeros								
	2000	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Internacionales								
Total Anual	2,238,896	3,312,917	4,055,044	4,573,944	5,970,594	7,586,785	9,329,062	11,358,334
Salidas	1,119,448	1,656,459	2,027,522	2,286,972	2,985,297	3,793,393	4,664,531	5,679,167
Llegadas	1,119,448	1,656,459	2,027,522	2,286,972	2,985,297	3,793,393	4,664,531	5,679,167
Hora Punta	1,150	1,500	1,700	1,810	2,240	2,690	3,190	3,750
Nacionales								
Total Anual	2,357,320	3,174,246	3,818,407	4,267,102	5,477,886	6,978,626	8,495,252	10,376,741
Salidas	1,178,660	1,587,123	1,909,204	2,133,551	2,738,943	3,489,313	4,247,626	5,188,371
Llegadas	1,178,660	1,587,123	1,909,204	2,133,551	2,738,943	3,489,313	4,247,626	5,188,371
Hora Punta	1,250	1,400	1,550	1,630	1,970	2,360	2,770	3,240

Fuente: Considerando 44 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. LAP indicó que es un extracto de la página 57 del Tomo I de la Propuesta Técnica.

173. Asimismo, como parte de los contenidos de la Propuesta Técnica, el Concesionario indica que se contemplaba una Tabla de Ingresos y Egresos: Presupuesto Anual de Ingresos y Egresos para el Periodo de la Concesión que debía ser presentada por los postores, y que fue presentada por LAP. A través de dicha tabla se debían detallar, entre otros, los

ingresos esperados; siendo que, en lo que respecta a la TUUA, la información debía ser desagregada en Nacional e Internacional; sin diferenciarse a la interna de estas categorías, como citó:

Imagen N° 04

ANEXO 1
Tabla de Ingresos y Egresos
Presupuesto Anual de Ingresos y Egresos para el Periodo de la Concesión

INGRESOS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
I. Ingresos acordados																													
Tasa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)																													
Nacional																													
Internacional																													
Tarifa de Arribo																													
Nacional																													
Internacional																													
Embarcadero de Pasajeros																													
Servicio de Rampa o Mamparo en Tierra																													
Pasajes de Abordaje																													
Total Ingresos Acordados																													

Fuente: Considerando 2.2 del informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277. LAP indicó que es un extracto de la Circular N° 029-99-CEA.

174. De otro lado, LAP considera relevante mencionar el Anexo 6 de las Bases, el mismo que en su Sección 5.0 incluye el Pronóstico de la demanda de aviación 1997-2028 y actividad histórica de transporte aéreo. En dicho documento se hace referencia a los Pasajeros Internacionales, precisándose que, dentro de las estimaciones del tráfico internacional, se consideraba un porcentaje de pasajeros en tránsito; conforme a lo siguiente:

"(...) El Aeropuerto de Lima es principalmente un aeropuerto de origen-destino para el tráfico internacional, con alrededor del 10 por ciento de pasajeros en tránsito. Actualmente, no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia. Casi todos los pasajeros en tránsito corresponden a aerolíneas que sirven a los aeropuertos de Brasil, Chile y Argentina, que usan Lima como punto de parada para acceder a los aeropuertos de Norteamérica, principalmente Nueva York y Los Ángeles. Las aerolíneas sudamericanas (Lan Chile, Aerolíneas Argentinas y Varig) dan cuenta del 90 por ciento de los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto de Lima (...) Las proyecciones para los embarques internacionales y pasajeros de salida en tránsito se presentan en el Cuadro 1-2".

[Énfasis y subrayado de LAP.]

175. LAP cita el Cuadro 1-2 mencionado en el cual se observa según el Concesionario que, como parte de las proyecciones de la demanda de pasajeros, se contemplaban, además de los abordos internacionales y los abordos nacionales, a las salidas de tránsito internacional; todos bajo la categoría de pasajeros que conformarían la demanda de los servicios a ser ofrecidos por el AIJCH:

Imagen N° 05

Cuadro 1-2

Aeropuerto Internacional Jorge Chavez - Lima

Suposiciones de Demanda - Proyección Base

Pasajeros	1997	1998	2003	2008	2013	2018	2028
Abordos Internacionales	835,109	905,887	1,238,766	1,651,505	2,163,264	2,797,796	4,560,069
Salida de Tránsito Internacional	101,674	110,370	150,926	201,213	263,563	340,872	555,580
Abordos Nacionales	993,691	1,087,005	1,467,233	1,819,233	2,255,680	2,796,833	4,299,766

Fuente: Considerando 2.4 del informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.

176. Según LAP, se advierte que, si bien se identifica a los pasajeros internacionales, se diferencia de estos a los pasajeros en tránsito. Asimismo, en tanto no hay una referencia expresa a los pasajeros en conexión DOM-INT, dado que estos se embarcan en un vuelo internacional y no son considerados como pasajero en tránsito, correspondería calificarlos también como pasajero internacional.
177. Menciona LAP que debe notarse que, en el cuadro de suposiciones de demanda, se hace referencia a pasajeros de tránsito y no de transferencia o conexión. Así, señala que estas son categorías distintas, existiendo ya un consenso respecto de sus alcances: un pasajero en tránsito continúa en el mismo vuelo y aeronave, mientras que un pasajero en transferencia se embarca en el AIJC en otro vuelo o aeronave. Siendo que un pasajero en

tránsito por continuar su viaje en el mismo vuelo y aeronave no se considera embarcado desde el AIJC y no cumpliría con los requisitos para encontrarse obligado al pago de la TUUA. Distinto es el caso de los pasajeros que realizan una conexión DOM-INT, en tanto estos sí se embarcan en un vuelo internacional, desde el AIJC.

178. De lo anterior el Concesionario concluye que, en el marco del procedimiento de promoción de la inversión privada en el AIJC, como parte de la proyección de los pasajeros proporcionada a los postores por parte del Estado Peruano, la misma que sirvió como base para la elaboración de sus propuestas, solo se contemplaron dos subcategorías: pasajeros en vuelo nacional y pasajeros en vuelo internacional, y, dentro de los pasajeros internacionales se consideró a aquellos en conexión internacional, ahora denominados DOM-INT. Consecuentemente, para efectos de los alcances de la TUUA, la misma es de aplicación a todos los pasajeros que se embarcan (de origen o en conexión) en un vuelo internacional desde el AIJC, con la única excepción que dicha TUUA no era de aplicación para los pasajeros de tránsito, es decir, aquellos que continúan su viaje internacional en el mismo vuelo y aeronave con la que aterrizaron en el AIJC.
179. Adicionalmente, LAP señaló que, en la Tabla B-6 de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión se incluyeron los volúmenes importantes de diseño de tráfico de pasajeros y operaciones por hora punta, divididos en categorías de pasajeros internacionales y nacionales desde el año 2000 hasta el 2030. En el caso particular de los pasajeros internacionales de salida, observa que -tal como se señaló a través de las Bases del Concurso – esta categoría de pasajero incluye a aquellos pasajeros de origen, conexión o transferencia y tránsito. Indica que, en el caso de los pasajeros en transferencia, esta clasificación comprende a los pasajeros INT-INT o DOM-DOM; siendo que el pasajero que realiza una conexión DOM-INT es considerado como un pasajero internacional en tanto se embarca en un vuelo internacional en el AIJC, según cita:

Imagen N° 06



0072



Tabla B-6
Volumenes Importantes de Diseño de Tráfico (Pasajeros u Operaciones / Hora Punta)

	2000	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Hora Punta Combinada (Internacionales y Nacionales)	2,030	2,560	2,880	3,100	3,770	4,520	5,350	6,290
Pasajeros Internacionales	4,150	4,500	4,700	4,810	5,240	5,690	6,190	6,750
Pasajeros de Salida	690	900	1,020	1,090	1,340	1,610	1,910	2,250
Pasajeros de origen	610	760	830	860	1,000	1,170	1,330	1,640
Pasajeros de Conexión (ó Transferencia) y Pasajeros de Tránsito	80	140	190	230	340	440	520	610
Pasajeros de Llegada	670	980	990	1,050	1,300	1,560	1,850	2,170
Pasajeros de destino	590	740	800	830	970	1,130	1,350	1,580
Pasajeros de Conexión (ó Transferencia) y Pasajeros de Tránsito	80	130	190	220	330	430	500	590
Pasajeros Nacionales	1,250	1,400	1,550	1,630	1,970	2,360	2,770	3,240
Pasajeros de Salida	700	920	910	950	1,160	1,380	1,620	1,900
Pasajeros de origen	670	760	810	830	950	1,110	1,290	1,520
Pasajeros de Conexión (ó Transferencia) y Pasajeros de Tránsito	30	60	100	120	210	280	330	380
Pasajeros de Llegada	680	800	880	930	1,130	1,350	1,580	1,850
Pasajeros de destino	650	740	790	810	920	1,080	1,260	1,480
Pasajeros de Conexión (ó Transferencia) y Pasajeros de Tránsito	30	60	90	120	210	270	320	370
Operaciones Internacionales	10	13	14	15	18	21	24	27
Aterrizajes	6	8	9	9	11	13	14	16
Despegues	7	8	9	10	11	13	15	17
Operaciones Nacionales	15	19	22	23	27	31	35	40
Aterrizajes	9	12	13	14	16	19	21	24
Despegues	10	12	13	14	17	19	22	25

Fuente: Considerando 3.9 del informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.

180. De esta manera, según LAP, a través del Contrato de Concesión se confirma que, tanto los pasajeros que se embarcan en un vuelo internacional en el AIJC, como aquellos que realizan una conexión a través del AIJC, como es el caso de los pasajeros que, llegando de un vuelo nacional, luego se embarcan desde el AIJC en un vuelo internacional, también llamados DOM-INT, se consideran dentro de la categoría de pasajeros internacionales. Al respecto, también considera importante precisar que este segmento de pasajeros – que existía y fue considerado en las proyecciones iniciales de pasajeros internacionales – se ha mantenido constante, siendo que LAP ha venido cobrando a estos pasajeros la TUUA Internacional, al ser pasajeros que se embarcan en el AIJC para tomar un vuelo internacional.
181. Por todo lo anterior, a juicio de LAP, una interpretación sistemática del Contrato de Concesión, incluyendo todas las secciones y documentos que lo conforman (entre ellos, la Propuesta Técnica como su Anexo 6), lleva necesariamente a concluir que el cobro de la TUUA de Transferencia no debe alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM.
182. De otro lado, bajo el método de interpretación finalista o lógico, la finalidad o propósito pactado por el Concedente y LAP a través de la Adenda N° 6 fue permitir el cobro de una TUUA a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, quienes no vienen pagando tarifa alguna. La finalidad de este cobro no fue modificar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros

DOM-INT ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM, precisamente porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión, alterar su equilibrio económico – financiero y afectar los derechos económicos de LAP.

183. En efecto, menciona que, a través de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, LAP solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6 respecto a “tres grandes temas”. Uno de estos temas fue incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a “aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”. En tal oportunidad, LAP se refirió al cobro a los “pasajeros internacionales en transferencia” a los cuales no se les venía cobrando la TUUA. Según LAP, Ositrán solicitó información para la evaluación de la incorporación del cobro de la TUUA a tales pasajeros. En respuesta a ello, mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00008 del 8 de enero de 2013, en respuesta a una solicitud de Ositrán, LAP remitió información complementaria a su propuesta de Adenda. En esta comunicación, LAP indicó que la información económica presentada contenía:

*“[L]a siguiente información vinculada a la TUUA en transferencia: i) **Ingresos que podrían haberse obtenido de haber cobrado la TUUA a los pasajeros en transferencia 2002-2012**, ii) Ingresos proyectados de cobrarse la TUUA a los pasajeros en transferencia 2013-2041, iii) Estadística de pasajeros en transferencia, por origen y destino (aerolínea y ciudad) y iv) Relación del porcentaje entre los pasajeros internacionales embarcados respecto de los pasajeros en transferencia.*

*Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, consideramos que de acuerdo con lo expresado en nuestra solicitud de modificación contractual, la información solicitada no es necesaria para sustentar dicha modificación, en la medida que **el cobro de la TUUA a los pasajeros que conforman los pasajeros internacionales es un derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión** y que tanto éste como las Leyes aplicables no admiten exceptuar del cobro de la TUUA a ningún pasajero comprendido dentro del ámbito de su aplicación”.*

[Énfasis y subrayado original.]

184. En aplicación del método interpretativo finalista o lógico, LAP concluye que la naturaleza y finalidad del cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia fue incorporar tal derecho a favor de LAP, y no fue modificar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT ni el cobro de la TUUA Nacional a los Pasajeros INT-DOM, precisamente porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión, alterar su equilibrio económico – financiero y afectar los derechos económicos de LAP.
185. Bajo el método de interpretación histórico, LAP resalta que tanto el Ositrán como el MTC evaluaron la incorporación de las disposiciones contractuales bajo interpretación mediante la suscripción de la Adenda 6, de conformidad con la propuesta de adenda presentada por LAP, con el objeto de permitir el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, quienes no vienen pagando tarifa alguna. Dicha evaluación, consideró que la normativa sobre Asociaciones Público Privadas exige que las modificaciones contractuales a los contratos de concesión “*procurarán no alterar su diseño original, la distribución de riesgos, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas ni el equilibrio económico financiero para ambas partes*”. Por ello, durante tal evaluación, no hubo discusión alguna respecto a la alteración del cobro de la TUUA a los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, debido a que dichos pasajeros ya venían y vienen pagando la TUUA en el terminal actual. Una disposición contractual en ese sentido, lógicamente, determinaría una vulneración al equilibrio económico – financiero y a la asignación de riesgos del Contrato de Concesión.
186. Así, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0379, LAP se remite a lo desarrollado en los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 y, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402, se refirió a que el método de interpretación histórica de la Adenda N° 6 exige la revisión de los siguientes documentos que formaron parte de la elaboración de

dicha adenda, cuyo análisis fue desarrollado a través de los mencionados legales adjuntos Carta C-LAP-GALG-2024-0277:

- Carta LAP-GRE-C-2012-00426
- Carta LAP-GRE-C-2013-00008
- Carta LAP-GRE-C-2013-00040³³
- Informe Nro. 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN
- Informe Nro. 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN
- Informe Nro. 60-2013-MTC/25
- Informe Nro. 092-2013-MTC/25
- Informe Nro. 367-2013-MTC/08

187. Cabe resaltar que – también por intermedio de la C-LAP-GALG-2024-0402, LAP reiteró su posición respecto del contenido de los informes legales adjuntos a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, los cuales, a su juicio, reflejan el correcto y completo entendimiento del Contrato de Concesión. En particular, LAP señala que por medio de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, este solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6, en la cual, entre otras, planteaba incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a *“aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”*. En tal oportunidad, según el Concesionario, este se refirió al cobro a los *“pasajeros internacionales en transferencia”* a los cuales no se les venía cobrando la TUUA. Asimismo, señalaron que la información económica adjunta a su propuesta de Adenda N° 6 se refirió únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
188. El Concesionario señala que la solicitud de suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión tenía por finalidad dejar de manera expresa e indiscutible el derecho de LAP de cobrar la TUUA a todos los pasajeros que utilizan los servicios del aeropuerto, esto con la finalidad de evitar cualquier discusión o inicio de interpretación contractual a futuro. Según LAP, esto se puede evidenciar claramente en el informe de sustento presentando de manera adjunta a su Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre del 2026, en la cual señalaron lo siguiente:

“La Regulación del Cobro de la TUUA en el Contrato de Concesión

Es necesario reiterar que la precisión solicitada no implica introducir cambios en el contenido sustancial de las normas que establecen aquellos pasajeros que podrán ser sujetos del cobro de la TUUA por parte del Concesionario, pues estos han sido determinados claramente en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

El propósito de la misma es otorgarle mayor certeza al derecho de cobro del Concesionario sobre todos los pasajeros de transferencia, tal como ha sido establecido en el Contrato de Concesión, a fin de evitar que uno de los principales mecanismos de compensación de las inversiones y servicios se vea desnaturalizado.

Al introducir mayor precisión se reduce la posibilidad de que se produzcan interpretaciones que afecten la recuperación de inversiones del Concesionario. En este sentido, puede afirmarse que la precisión contribuye a fortalecer la viabilidad de la ampliación del AIJCH, al reducir el riesgo regulatorio sin introducir cambios en la regulación del cobro de la TUUA”.

189. Asimismo, LAP reitera que, a través de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, LAP solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6 respecto a *“tres grandes temas”*. Uno de estos temas fue incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a *“aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”*. En tal oportunidad, LAP se refirió al cobro a los *“pasajeros internacionales en transferencia”* a los cuales no se les venía cobrando la TUUA. Según

³³ Respecto a esta carta, estas Gerencias observan que el Concesionario no se ha manifestado sobre ella de manera particular.

sostiene el Concesionario, dicha propuesta de modificación contractual planteada por LAP se sustentó en el constante crecimiento del volumen de pasajeros de transferencia:

Numeral 40 del informe de sustento anexo a la Carta LAP-GRE-C-2012-00426:

“De acuerdo con las estadísticas, de un total de 118,000 pasajeros de transferencia que se registraban en el AIJCh en el año 2002, en el año 2011 éstos [sic] han llegado a superar el 1’072,000 pasajeros de transferencia. Los pronósticos de tráfico indican que esta creciente tendencia continuará durante los próximos años”.

190. Asimismo, el Concesionario menciona que el objeto fue “*precisar el derecho del Concesionario a cobrar la contraprestación establecida en el Contrato de Concesión por el uso de la infraestructura aeroportuaria a los pasajeros de transferencia en el AIJCh*” y, en consecuencia, “*aclarar el sentido original del Contrato de Concesión*”. LAP argumenta que el Contrato de Concesión no estableció excepciones en relación con los pasajeros sujetos del cobro de la TUUA, por lo que la misma correspondía ser pagada por todos los pasajeros que ingresan y se embarcan en una nueva aeronave o vuelo, es decir, se embarcan a un destino doméstico o internacional desde en el AIJC³⁴. Sin embargo, los pasajeros calificados como DOM-DOM o INT-INT no pagaban TUUA alguna por los servicios que recibían por su paso por el AIJCH.
191. De manera expresa, en la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 2012, LAP señaló que no se solicitaba un cambio en las reglas tarifarias de la TUUA, dado que la precisión solicitada no alteraba el único supuesto de hecho establecido en el Contrato de Concesión para el cobro de la TUUA Internacional: el embarque (ya sea de origen o en conexión), desde el AIJC, de pasajeros en un vuelo internacional.
192. Asimismo, mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 2012, LAP señaló que los contratos de concesión del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia prohíben excepciones al cobro de la TUUA, texto que habría sido incluido por recomendación expresa de Ositrán. En consecuencia, la misma lógica debía aplicarse en el AIJC, con el objeto de evitar que existiera un segmento de pasajeros que, a pesar de embarcarse desde el AIJC, no estuviera pagando a LAP – y por tanto al Estado Peruano – la contraprestación debida por los servicios aeroportuarios que se les prestaba a través del AIJC.
193. Con el fin de argumentar ello, LAP citó la propuesta de texto que planteó en aquella oportunidad, de la siguiente manera:

“a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA

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

La TUUA se cobra por pasajero embarcado, diferenciando únicamente a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios.

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto -TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

*La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. **Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros internacionales sin excepción.***

³⁴ Sobre este punto, estas Gerencias indican que las excepciones fueron finalmente recogidas en el texto vigente de la Adenda N° 6. No encontrándose dicha situación sujeta a controversia alguna en lo que a este procedimiento de interpretación se refiere.

Se consideran pasajeros internacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6 de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde.

Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto -TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese periodo, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a la tabla del Apéndice 2. Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros nacionales sin excepción.

Se consideran pasajeros nacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6, de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste [sic] determinará los mecanismos de su cobranza”.

[Subrayados originales. Énfasis de LAP.]

194. Según LAP, Ositrán solicitó información para la evaluación de la incorporación del cobro de la TUUA a tales pasajeros. Así, señala que el Organismo Regulador solicitó la presentación del modelo económico financiero para “*medir el efecto del cobro de la TUUA a pasajeros en transferencia internacional*”. En respuesta a ello, mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00008 del 8 de enero de 2013, LAP remitió información complementaria a su propuesta de Adenda. En esta comunicación, LAP indicó que la información económica presentada contenía:

“[L]a siguiente información vinculada a la TUUA en transferencia: i) Ingresos que podrían haberse obtenido de haber cobrado la TUUA a los pasajeros en transferencia 2002-2012, ii) Ingresos proyectados de cobrarse la TUUA a los pasajeros en transferencia 2013-2041, iii) Estadística de pasajeros en transferencia, por origen y destino (aerolínea y ciudad) y iv) Relación del porcentaje entre los pasajeros internacionales embarcados respecto de los pasajeros en transferencia.

Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, consideramos que de acuerdo con lo expresado en nuestra solicitud de modificación contractual, la información solicitada no es necesaria para sustentar dicha modificación, en la medida que el cobro de la TUUA a los pasajeros que conforman los pasajeros internacionales es un derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión y que tanto éste como las Leyes aplicables no admiten exceptuar del cobro de la TUUA a ningún pasajero comprendido dentro del ámbito de su aplicación”.

[Énfasis y subrayado original.]

195. LAP señala que deslindó que existiera alguna vinculación entre los alcances de su solicitud de modificación contractual y el cobro de la TUUA a los pasajeros que realizan conexión internacional, reafirmando así que la modificación solicitada tenía por objeto el reconocimiento de su derecho de cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, es decir, a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, mas no a los pasajeros DOM-INT, en la medida que estos estaban comprendidos dentro de la categoría de pasajeros internacionales.
196. Asimismo, como parte de esta información complementaria, sustentó su propuesta y presentó los flujos de los pasajeros INT-INT, con la finalidad de que Ositrán evalúe los

ingresos proyectados por este nuevo cobro. Esto se puede observar en la siguiente hoja de cálculo presentada por LAP junto con la Carta LAP-GRE-C-2013-00008 del 8 de enero de 2013:

Imagen N° 06

Movimiento de Pasajeros en Transferencia Internacional por Ciudad de Vuelo - 2002												
Ciudad de Origen	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Grand Total	Ciudad de Destino	Ene	Feb		
AMSTERDAM-ARUBA	83	131	83	42	46	19	618	ARUBA-AMSTERDAM	76	99		
AMSTERDAM-BONAIRE							71	ATLANTA	6	3		
ATLANTA	2	2	4	1	3	2	41	BOGOTA	530	249		
BOGOTA	481	189	160	149	138	21	1,740	BOGOTA-CARACAS				
BUENOS AIRES	1,495	994	1,262	1,364	1,629	2,073	19,381	BOGOTA-MIAMI	80	50		
BUENOS AIRES-SANTIAGO	769	133	53	110	187	6	4,471	BONAIRE-AMSTERDAM				
CARACAS	739	736	676	586	564	644	9,185	BUENOS AIRES	870	1,067		
CARACAS-BOGOTA					1	45	157	CARACAS	1,170	668		
CARACAS-GUAYAQUIL	4	3	34	18	26	17	188	CUZCO-LA PAZ				
CARACAS-QUITO	23	79	57	8	45	6	301	DALLAS	4	1		
DALLAS	3	3		1	37		54	GUAYAQUIL-CARACAS	20	68		
GUAYAQUIL-QUITO							112	GUAYAQUIL-MIAMI				
HOUSTON	34	38	16	21	21	1	268	GUAYAQUIL-MIAMI-SANTO DOMINGO				
LA PAZ	269	310	131	140	137	127	1,883	GUAYAQUIL-QUITO	1,912	1,692		
LA PAZ-CUZCO					75	96	322	HOUSTON	19	28		
LA PAZ-SANTA CRUZ			149	191			340	LA PAZ	200	312		
LOS ANGELES	257	192	333	112	133	110	2,228	LA PAZ-SANTA CRUZ	975	502		
MADRID	8	6	5	15	10	7	177	LOS ANGELES	525	397		
MEXICO	127	267	162	101	116	111	2,268	MADRID	25	35		
MIAMI	432	501	313	233	326	230	2,891	MEXICO	176	288		
MIAMI-BOGOTA	23	111	25	36		69	682	MIAMI	397	315		
Grand Total	10,606	9,738	9,146	8,372	9,170	9,087	118,067	Grand Total	10,606	9,738		

Fuente: Considerando 20 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.

197. Asimismo, LAP señala que presentó información sobre la estadística y proyecciones de pasajeros INT-INT a los que no se les venía cobrando TUUA Internacional (es decir, no se presentó información sobre pasajeros DOM-INT, a los que sí se les venía cobrando la TUUA Internacional):

Imagen N° 07

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.			
Estadística y Proyección de número de Pasajeros en Transferencia (Internacional)			
	Año	Total	Ingresos en US\$ de pax en transferencia asumiendo 100% del cobro de la TUUA Internacional
			Tarifa TUUA Int'l
Estadística	2002	118,067	21.19
	2003	140,326	21.19
	2004	191,678	23.73
	2005	233,821	23.73
	2006	284,765	25.42
	2007	451,209	25.42
	2008	575,959	25.42
	2009	670,930	26.05
	2010	834,840	26.05
	2011	1,072,593	26.05
	2012	1,178,911	26.05
Proyección	2013	1,290,822	26.05
	2014	1,373,867	26.05
	2015	1,461,980	26.05
	2016	1,554,885	26.05
	2017	1,653,479	26.05
	2018	1,755,536	26.05
	2019	1,861,650	26.05
	2020	1,971,624	26.05
	2021	2,084,383	26.05
	2022	2,200,508	26.05
	2023	2,321,036	26.05
	2024	2,445,775	26.05
	2025	2,560,222	26.05
	2026	2,662,758	26.05
	2027	2,767,703	26.05
	2028	2,875,312	26.05
	2029	2,985,120	26.05
	2030	3,091,562	26.05
	2031	3,191,297	26.05
	2032	3,293,376	26.05
	2033	3,383,953	26.05
	2034	3,476,025	26.05
	2035	3,569,355	26.05
	2036	3,664,188	26.05
	2037	3,760,356	26.05
	2038	3,857,950	26.05
	2039	3,957,075	26.05
	2040	4,057,752	26.05
	2041	4,160,991	26.05

(*) Empresa extranjera especialista en determinar proyecciones en el sector aero comercial.

Fuente: Considerando 20 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277.

198. Según LAP, el sustento que presentó para la evaluación de la Adenda N° 6 se refiere únicamente a flujos de pasajeros INT-INT. En dicho momento, no existió discusión alguna respecto a la inclusión de algún cobro a los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, debido a que dichos pasajeros ya venían y vienen pagando la TUUA en el terminal actual.
199. El Concesionario mencionó que, a raíz de tal propuesta, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el Ositrán emitió el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013, a través del cual se propuso incluir el concepto de TUUA de Transferencia, clasificándola en dos tipos: la "TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional)" y la "TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional)". En particular, LAP cita el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 28 de enero de 2013, a través del cual Ositrán evaluó la propuesta presentada por LAP y propuso el siguiente texto para que sea incorporado al Anexo 5 del Contrato de Concesión:

"a3 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional-TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional):

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya.

"a4 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional).

La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión, de manera que en el proceso no utilicen la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional.

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya”.

200. Sobre el particular, el Concesionario afirma que, en línea con lo solicitado por LAP, Ositrán se refirió al inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM quienes, reitera, no venían, ni vienen pagando TUUA. Por el contrario, no se propuso ni se evaluó la posibilidad de cobrar la TUUA de Transferencia a un “tercer grupo” de pasajeros en transferencia, referido a los pasajeros DOM-INT.
201. Al respecto, LAP advierte que, respecto a la TUUA a ser cobrada a los pasajeros en transferencia, Ositrán señalaba que: *“Para este nuevo servicio se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA. Esta nueva tarifa deberá ser fijada por OSITRAN, quien ostenta la exclusividad en el ejercicio de la función reguladora. En tal caso, será indispensable que la modificación que se apruebe, establezca claramente que la fijación, revisión, reajuste y aplicación de la tarifa correspondiente al nuevo servicio está a cargo de OSITRAN, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas (RETA)”.*
202. En esa línea, según el informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría presentado por LAP, el Regulador basó su propuesta en la prestación de un supuesto nuevo servicio y propuso una cláusula que incluía la regulación “expresa” de nuevas categorías de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales. Sin embargo, dicho informe legal advierte que la redacción final del clausulado de la Adenda N° 6, no recoge los términos propuestos por Ositrán, sino que se refiere expresamente al cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones del Contrato de Concesión. A partir de ello, el mencionado informe legal concluye que es posible interpretar que la adenda reconoce la posibilidad de aplicar una TUUA a los pasajeros en transferencia, según los términos y condiciones del Contrato de Concesión. Además, en relación con los referidos términos y condiciones contractuales, destaca que, de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la TUUA está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios a los que tienen acceso los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante los procesos de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo, siendo que la diferencia en la tarifa de los pasajeros nacionales e internacionales se determina por la disponibilidad de una gama de servicios distintos.
203. Asimismo, LAP cita el Informe N° 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 4 de marzo de 2013 que replicó la propuesta de texto indicado en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN y señala que el primero concluyó – a juicio del Concesionario – que la TUUA de Transferencia corresponde a un nuevo cobro que “debe responder a un nuevo paquete de servicios”:

“6. Con respecto a las cláusulas específicas del proyecto de adenda transcritas en el Oficio N° 373-2013-MTC/25, referidas a la posibilidad de que se cobre TUUA a los pasajeros en transferencia; debe quedar claro en la adenda que dicho cobro sólo podrá realizarse a partir de la suscripción de la mencionada adenda; y sólo cuando OSITRAN haya fijado dicha tarifa conforme a su marco regulatorio (definido en el contrato específicamente como “Normas”). Lo anterior, se debe a que la TUUA conforme al contrato responde a un paquete de servicios que el pasajero en transferencia está imposibilitado de tener a su disposición en su totalidad, por lo que la fijación de la TUUA a pasajeros en transferencia debe responder a un nuevo paquete de servicios que efectivamente sí pueden estar a disposición del pasajero en transferencia. Esto, es indispensable en el marco de la atribución legal exclusiva de OSITRAN de fijar tarifas bajo su ámbito; evitando que se presenten incentivos, mediante la modificación del flujo óptimo [sic] y eficiente de circulación de los pasajeros, generando transferencias innecesarias en el nuevo terminal, en perjuicio de los usuarios”.

204. De ese modo, según LAP, Ositrán reconoció que la fijación de la TUUA a los pasajeros en transferencia se origina en un “nuevo” cobro y paquete de servicios en el AIJC. Así, señala que debe tenerse en cuenta que, en el caso de los pasajeros DOM-INT no se genera un “nuevo” cobro y tampoco un “nuevo” paquete de servicios en el Nuevo Terminal, sino que estos siguen teniendo acceso a todos los servicios relacionados a la TUUA.
205. El Concesionario agrega que, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el MTC emitió el Informe N° 60-2013-MTC/25 de fecha 07 de febrero de 2013, mediante el cual el Concedente, si bien propuso una redacción alternativa de las disposiciones referidas a la TUUA a los pasajeros en transferencia en el Anexo 5 del Contrato de Concesión (que finalmente fueron las disposiciones acordadas mediante el texto final de la Adenda N° 6), también se refiere y coincide con la propuesta de texto sugerida por el Ositrán en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN que establece una “*diferenciación de pasajeros nacionales e internacionales*” respecto a los cuales corresponde que el Ositrán fije la TUUA a los pasajeros en transferencia, sin existir la posibilidad de un “*tercer grupo*” de pasajeros en transferencia conformado por los pasajeros DOM-INT. En particular, LAP citó lo siguiente:

“Asimismo, se precisa que la aplicación de la TUUA para los pasajeros en transferencia debe seguir los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del Contrato de Concesión y en las Leyes Aplicables. Sobre el particular, en primer lugar, sin perjuicio de las demás disposiciones del Contrato, se consideran [sic] que la Cláusula 6.1 “Tarifas”, la Cláusula 26.4 y el Anexo 5 “Política sobre Tarifas” del Contrato de Concesión constituyen las disposiciones contractuales que el Concesionario debe seguir para la aplicación de la TUUA para pasajeros en transferencia. Así, según la Cláusula 6.1 se establece que el Concesionario determina las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios siempre que no excedan las Tarifas Máximas o, si no están contempladas en el Anexo 5, las que fije el OSITRAN, Teniendo en cuenta que la propuesta de Adenda N° 6 diferencia a los pasajeros en transferencia, según la misma propuesta del Regulador, y de manera similar a la diferenciación de pasajeros nacionales e internacionales, se entiende que corresponde al OSITRAN la fijación de la TUUA correspondiente a estos pasajeros”.

[Subrayado agregado según lo destacado por LAP en literal i) del considerando 24 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277].

206. El Concesionario agrega que, en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el Concedente señaló que, al momento de fijar la TUUA a los pasajeros en transferencia, Ositrán debe verificar las condiciones económicas de la concesión y, además, que no se produzca una afectación a su equilibrio económico – financiero (tal como ocurriría en caso se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT). A continuación, la cita presentada por LAP:

“Teniendo en cuenta que el sistema de tarifas es de competencia del OSITRAN, de acuerdo a las normas o leyes vigentes correspondientes, dicha entidad es la responsable de verificar y actuar en caso de rupturas del equilibrio económico financiero, debiendo restablecerla de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los pasajeros nacionales en transferencia, significan en cualquier interpretación una afectación a las condiciones económicas de la Concesión, resulta pertinente que el OSITRAN proceda a efectuar una revisión de tales condiciones y asegure el equilibrio de acuerdo a sus facultades en la función reguladora de tarifas”.

207. Asimismo, LAP señala que, en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el Concedente concluye que la evaluación de la Adenda 6 consideró la “incorporación” de los pasajeros internacionales en transferencia (y no una alteración en el cobro a los pasajeros DOM-INT), según él mismo citó:

“CAPÍTULO V. CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis financiero realizado, al cierre del año 2011, y considerando estimaciones al año 2012, el Concesionario muestra un desempeño favorable. Los márgenes de utilidad y rentabilidades de la empresa han sido en promedio positivos, con una tendencia creciente en los últimos 5 años, principalmente, sustentada en el incremento del número de pasajeros (usuarios) y los ingresos de operación. De esta manera, entre los años 2007 y 2011, el Concesionario registró en promedio un ROA de 9.2% y un ROE de 18.9%.

Según las proyecciones económicas, el mismo Concesionario espera mejores condiciones, las cuales se estima se traduzcan en mejores resultados, más aún con la incorporación de los pasajeros internacionales en transferencia en la generación de ingresos para la Concesión”.

[Subrayado agregado según lo destacado por LAP en literal i) del considerando 24 del informe legal elaborado por Rodrigo, Elías & Medrano Abogados adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277].

208. Además, LAP hace referencia al Informe N° 092-2013-MTC/25 de fecha 06 de marzo de 2013, señalando que, entre otros aspectos, el Concedente evaluó que las propuestas de modificación cumplieran con las condiciones exigidas por el marco normativo para la suscripción de adendas en contratos de concesión, siendo una de ellas que “se respeten las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y del equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las partes”, citando dicho informe de la siguiente manera:

“IX. ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES REQUERIDAS BAJO EL TUO Y EL CONTRATO

9.1. Resulta necesario evaluar el cumplimiento de los requisitos señalados en el Contrato de Concesión y en las normas aplicables, a fin de determinar la viabilidad legal y contractual de las modificaciones propuestas. Para tal efecto, podemos sostener que la modificación debe cumplir con las siguientes condiciones:

- ✓ Conveniencia o necesidad de interés público;
- ✓ Que se respete la naturaleza de la Concesión;
- ✓ Que se respeten las condiciones económicas técnica contractualmente convenidas, y del equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las partes; y,
- ✓ Que exista una opinión técnica del Regulador”.

209. LAP alega que, en el Informe N° 092-2013-MTC/25, el Concedente concluyó que no se afectaban tales condiciones, lo cual implica que la Adenda N° 6 no podría recoger que se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, y, para ello, citó el siguiente extracto de dicho informe:

“9.13 Por consiguiente, la propuesta de Sexta Adenda busca mantener las condiciones económicas técnicas convenidas, y sin afectar el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes contempladas en el Contrato de Concesión vigente”.

210. Asimismo, LAP menciona que el Informe N° 367-2013-MTC/08 del 8 de marzo de 2013, reconoce las opiniones emitidas por Ositrán, a efectos de que sea el Regulador quien determine el valor de la TUUA a los pasajeros en transferencia, para lo cual se señala expresamente que se deberá velar y asegurar que “se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión”:

“Se puede apreciar que la propuesta de modificación no determina una tarifa o TUUA para pasajeros en transferencia, sean nacionales o internacionales. En la medida que el Regulador lo determine, será él el que finalmente fije una tarifa o TUUA distinta a la contemplada para los pasajeros embarcados. En tal sentido, en la determinación de esta tarifa, el OSITRAN debe velar también que se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión”.

“Es preciso agregar, que la aprobación de la modificación planteada, no habilita al Concesionario a hacer el cobro de la TUUA por pasajero en transferencia, desde el día siguiente de la suscripción de la Adenda No. 6, por cuanto, tal como se ha señalado anteriormente, primero será necesaria la participación del Regulador (OSITRAN), quien deberá analizar y aprobar, de ser el caso, la tarifa correspondiente, a través de un procedimiento que asegure el mantenimiento del equilibrio económico - financiero del Contrato”.

211. Como parte de los argumentos desarrollados en el informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría presentado por LAP como adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, el criterio del Contrato de Concesión para determinar a quién corresponde pagar la TUUA, es el de pasajeros embarcados, tanto en vuelo internacional como en vuelo nacional. Sobre el particular, indica que a nivel del Contrato de Concesión no se desarrollan los alcances del concepto de pasajero embarcado. Por ello, consideran relevante considerar la definición proporcionada en el Glosario del Anexo 9 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que define embarcar como el “acto de **subir** a bordo de una **aeronave** con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.” Asimismo, señala que, por definición, el término embarcar significa: “Introducir personas, objetos, animales, etc., en una embarcación, tren, avión u otro medio de transporte”. Por tanto, a juicio de LAP, es posible calificar como pasajero embarcado en el AIJC a aquel que, a través de los servicios aeroportuarios prestados en el terminal, sube o ingresa a un avión en el AIJC, cuyo destino es internacional o nacional.
212. Así, mediante dicho informe el Concesionario reitera que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, este no contiene una restricción dependiendo del punto de origen del viaje que realiza el pasajero, como ha señalado Ositrán. Por el contrario, el concepto de pasajeros internacionales de salida, conforme a la regulación del Anexo 6 del Volumen I del Contrato de Concesión, incluye a aquellos de origen, conexión y tránsito que se embarquen desde el AIJC. Por tanto, todos los pasajeros que se embarcan en vuelos internacionales, independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, en tanto se embarquen en un avión con el objeto de realizar un vuelo internacional desde el AIJC, y siempre que tengan potencialmente acceso a los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales, deberían calificar como pasajeros embarcados en un vuelo internacional, y por tanto ser sujetos del cobro de la TUUA Internacional. En consecuencia, es evidente que, el impedir el cobro de la TUUA Internacional respecto de los pasajeros calificados como DOM-INT, conllevaría a una afectación del derecho al aprovechamiento económico otorgado por el Contrato de Concesión, el mismo que se materializa, entre otros, a través del cobro de las tarifas correspondientes.
213. El mismo informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría presentado por LAP como adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 desarrolla que el numeral 1.5 del Contrato de Concesión le otorgó a LAP el derecho de aprovechamiento económico:
- “**Aprovechamiento Económico** significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú”.*
214. Bajo el citado derecho, reflejado en el cobro de tarifas, LAP sostiene que constituye un derecho suyo derivado del Contrato de Concesión, el realizar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros calificados como DOM-INT, en tanto estos se embarcan en un vuelo internacional desde el AIJC, independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, siendo que potencialmente tienen acceso a los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales.
215. Del mismo modo, el informe legal elaborado por Rodrigo Elías & Medrano Abogados presentado de manera adjunta a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 sostiene que una eventual limitación a LAP que impida el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros

DOM-INT implicaría vulnerar sus derechos derivados del Aprovechamiento Económico según los términos y condiciones del Contrato de Concesión.

216. Adicionalmente, a través del informe legal elaborado por Rodrigo Elías & Medrano Abogados presentado de manera adjunta a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, LAP indica que cuenta con la potestad para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumplan los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de RTM, conforme es común en la distribución de riesgos en los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Entre tales estándares, no existe obligación para LAP de implementar un recorrido o flujo determinado en el Nuevo Terminal para los Pasajeros DOM-INT, en tanto ello no influye en el cumplimiento de los RTM y estándares pactados en el Contrato de Concesión.
217. En línea con ello, el informe indicado en el párrafo precedente, indica que la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión³⁵ reconoce las responsabilidades de LAP respecto a los planes de diseño y de trabajo del AIJC y, por su parte, la cláusula 22.1³⁶ establece que el Concesionario asume, por su propia cuenta, los gastos y riesgos asociados a, entre otros, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y servicios en general, la realización de las Mejoras, el uso de tecnología y todas aquellas materias u operaciones bajo su control o responsabilidad.
218. Según el mencionado informe legal, los RTM son regulados en el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Este anexo, según su versión vigente modificada por la Adenda 7, entre otros aspectos, dispone lo siguiente:
- “i) Los RTM aplicables serán aquellos regulados en la normativa vigente de IATA para el Diseño de Aeropuertos, OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Además, será aplicable “la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan”.*
- “(ii) El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se rige por lo establecido en los Planes Maestros aprobados por la DGAC, los cuales son elaborados y actualizados por LAP en cumplimiento de “las normas OACI y IATA y las Leyes Aplicables.”*
- “(iii) Las instalaciones para el Terminal de Pasajeros deben cumplir con los niveles de servicios óptimos establecidos en la versión vigente del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA.*
- “(iv) Durante el Periodo Remanente de la Concesión, LAP debe cumplir con los tiempos de conexión establecidos en este anexo, así como todos los demás RTM, entre los cuales se encuentran “requerimientos para el edificio del terminal”, “criterios para el diseño de edificios del terminal de pasajeros”, entre otros”.*
219. Además, el informe legal cita la Sección 1 del Anexo 6 de las Bases de la licitación para la adjudicación de la concesión, que contiene los Términos Técnicos de Referencia para la elaboración de la Propuesta Técnica, también reconoce la importancia de los RTM para el diseño del Aeropuerto:

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

[Énfasis y subrayado de LAP].

³⁶ **“22.1. Asunción del Riesgo.** Salvo por aquellos casos en los que se establece en el presente Contrato responsabilidad para el Concedente o para cualquiera de sus organismos, el Concesionario asume por su propia cuenta los gastos y riesgos asociados con el desarrollo de cualquier Contrato de Operación, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y servicios en general, la realización de las Mejoras, aquellos gastos y riesgos derivados del uso de tecnología y patentes propias del Concesionario, y todas aquellas materias u operaciones bajo su control o bajo su responsabilidad de acuerdo con el presente Contrato, salvo lo establecido en la Cláusula 26 del presente Contrato [referida al equilibrio económico – financiero de la concesión]”.

[Énfasis y subrayado de LAP].

“TERMINOS [sic] TECNICOS [sic] DE REFERENCIA

1.0. REQUISITOS TECNICOS [sic] MINIMOS (RTM)

1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

El Operador/Concesionario Aeroportuario debe cumplir con cada una de las especificaciones de diseño para el Aeropuerto (los "Requisitos Técnicos Mínimos" - RTM), tal como se describe en este Anexo N° 6, Sección 1.0. El hecho de que los Requisitos Técnicos Mínimos no sean reflejados en la Propuesta Técnica constituiría una falla en el cumplimiento de los Requisitos sobre Contenidos Mínimos.

1.2. Generalidades

Terrenos e Instalaciones: Los planes maestros del Concesionario Aeroportuario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los requisitos de capacidad de los RTMs dentro de los límites del emplazamiento Aeroportuario expandido”.

220. En este caso, LAP indica que ha diseñado el Nuevo Terminal, incluido el flujo de los pasajeros de conformidad con la normativa nacional e internacional citada en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, la Propuesta Técnica, los documentos de la licitación, el propio contenido del Contrato de Concesión y el Plan Maestro vigente del AIJC. En efecto, el Contrato de Concesión y los documentos citados se remiten a lineamientos generales que permiten que LAP sea quien defina la configuración del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumpla con tales estándares, dentro de los cuales se encuentran los RTM y las demás obligaciones asumidas por LAP. Ello, en tanto LAP ha asumido los riesgos y responsabilidades asociadas al diseño y operación del Nuevo Terminal, en línea con la citada Cláusula 22.1 del Contrato de Concesión. Al respecto indicó que tal distribución de riesgos es coherente con el artículo 4.2 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362 y el artículo 29 del Reglamento de dicha norma, destacando que el ejercicio de la función tarifaria de Ositrán no debe generar alteraciones en la distribución de los riesgos y las obligaciones asumidas en Asociaciones Público – Privadas y/o fomentar desincentivos en la implementación de alternativas eficientes en la administración de las infraestructuras concesionadas.
221. El informe legal elaborado por Rodrigo Elías & Medrano Abogados presentado de manera adjunta a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 sostiene que tales efectos no deseados se materializan en casos en los que los concesionarios dejan de realizar ciertas acciones para no verse afectados por las regulaciones emitidas por las autoridades. Por ejemplo, indican que en el caso del concesionario DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), el Consejo de Usuarios ha venido solicitando que vuelva a prestar el Servicio Doble Transacción que fue implementado temporalmente en dicho terminal, pero que dejó de ser prestado debido a que el Regulador ordenó no cobrar por tal servicio, a pesar de que la configuración de las actividades involucradas en dicho servicio no era una obligación del concesionario conforme a su respectivo contrato de concesión.
222. El informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría también presentado por LAP como adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 sostiene que, en dicho caso, DPWC habría implementado en el año 2017 el cobro del mencionado Servicio Especial Doble Transacción. Al respecto, mediante la Resolución de Gerencia General N° 163-2018-GG-OSITRAN del 07 de diciembre de 2018, Ositrán concluyó que:
- “(a) Este servicio ya estaba comprendido en los alcances del Servicio Estándar que brindaba DP World.*
(b) El Concesionario no habría sustentado que el Servicio Doble Transacción fuera un servicio distinto al Servicio Estándar, sino la concatenación de dos servicios estándar: uno que involucra el embarque de un contenedor y otro que involucre la descarga de otro contenedor.
(c) No se identificaron actividades adicionales, sino que este Servicio Doble Transacción representaba una manera más eficiente para el despacho y recojo de contenedores.
(d) Por lo anterior, OSITRAN concluyó que no había sustento para incorporar el servicio ni para el cobro del Servicio Especial Doble Transacción”.
223. En virtud de lo anterior, LAP sostiene que el razonamiento detrás de la decisión adoptada por Ositrán sería que, en tanto los alcances de los servicios sean los mismos y aunque se

realice una prestación más eficiente de los mismos, no se justifica la creación de un nuevo servicio como tal, ni de una nueva tarifa, siendo que lo que corresponde es el cobro de la misma tarifa. Trasladando esta interpretación al caso que nos ocupa, el Concesionario concluye que bajo el criterio de Ositrán, en tanto LAP no cree ni ofrezca un nuevo servicio, o aun cuando realice una prestación más eficiente de los mismos servicios que ya se encuentran a disposición de los usuarios (por ejemplo, viabilizando que se realicen en un plazo más corto y de esta manera, reduciendo su tiempo de tránsito; y/o mejorando la experiencia del pasajero, a través de un flujo más organizado y menos congestionado dentro del AIJC, incrementando así su comodidad y satisfacción), no habría justificación para pretender fijar una tarifa nueva y distinta, sino que corresponde que se continúe cobrando la misma tarifa, que en el caso de los pasajeros que realicen una conexión DOM-INT, y que por tanto constituyen pasajeros internacionales, es la TUUA Internacional.

224. Por otra parte, sin perjuicio de que posteriormente se presente a detalle la posición del MTC contenida en el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02 presentada en el marco del presente procedimiento de interpretación contractual, es importante señalar que LAP se pronunció sobre la misma, indicando que – a juicio de este – coinciden en que la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión únicamente permite la fijación de la nueva TUUA de Transferencia a *“aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA”*. Para ello citó que el Concedente indicó:

*“3.31 En ese sentido, debido que, el pasajero en transferencia, al no tener a su disposición todos los servicios que comprende un TUUA, el Concedente recogió la opinión del OSITRAN, considerando que a este tipo de pasajeros se debe aplicar un **nuevo paquete de servicio**, para la cual, en su Informe de Sustento, citó textualmente lo siguiente: “ (...) En ese sentido, la propuesta de modificación debe tener por objeto recoger lo expresado por el Regulador en tanto considera que la TUUA aplicable a los pasajeros en transferencia implica **un nuevo paquete de servicios, distinto al que corresponde a los pasajeros embarcados (nacional e internacional)**, cuyo monto deberá ser determinado de acuerdo a los procedimientos de fijación y reajuste tarifario establecidos en el Contrato, Leyes Aplicables y Normas”.*

[Énfasis y subrayado de LAP.]

225. Asimismo, el Concesionario citó su propia posición contenida en la Carta C-LAP-GPF-2024-0379:

*“111. De este modo, los servicios para esta clase de pasajeros continuarán desarrollándose de la misma manera de lo que ocurre en el terminal actual del AIJC, por lo que **no existirá un nuevo paquete de servicios** que permita si quiera considerar una variación en el cobro de la TUUA a tales pasajeros”.*

[Énfasis y subrayado de LAP.]

226. El Concesionario reconoce que, a través del Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el MTC no hace mención expresa a la situación particular de cada uno de los tipos de pasajeros en el AIJC y los servicios puestos a su disposición. Según LAP, tal situación debe ser evaluada teniendo en consideración, necesariamente, que tanto los pasajeros DOM-INT, al igual que los pasajeros INT-DOM, tendrán como único recorrido aquel que los conduce a la zona pública del Nuevo Terminal, teniendo a su disposición el 100% de los servicios vinculados a la TUUA Internacional y en estricto cumplimiento de los RTM regulados en el Contrato de Concesión.

227. Además, LAP precisa, como se ha dicho previamente, que, si bien mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 señaló que se encontraba en evaluación la eventual habilitación futura de una facilidad adicional consistente en un corredor adicional para el flujo de los pasajeros DOM-INT; en esta oportunidad – mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 – comunica que la alternativa mencionada ha sido descartada. Sin perjuicio de ello, el Concesionario considera oportuno dejar constancia de que, inclusive en el supuesto de que dicha alternativa adicional y voluntaria hubiese sido habilitada, ello no hubiese implicado una reducción a la puesta a disposición de la totalidad de los servicios comprendidos en la TUUA para estos pasajeros, esto, en línea con el criterio establecido

por Ositrán – y reconocido por el Concedente – a través del Acuerdo N° 662-164-05-CD-OSITRAN sustentado en el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, cuyo considerando 77 establece que no es la prestación efectiva de los servicios sino su puesta a disposición lo que constituye la prestación generadora del derecho cobro de la contraprestación denominada TUUA.

228. Según LAP, el Concedente y aquel coinciden respecto a la claridad de las disposiciones contractuales referidas al alcance de los pasajeros a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia a partir de inicio de la operación del Nuevo Terminal, en el sentido de que tales pasajeros serán aquellos que no tengan a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA Internacional y Doméstica, respectivamente.
229. De otro lado, como parte de sus argumentos, el Concesionario indicó que la interpretación de las disposiciones contractuales no debe confundirse con el análisis de conceptos aislados, como es el concepto de “pasajero en transferencia” según definiciones operativas o su uso común o lingüístico. Esto quiere, decir que las disposiciones tarifarias del Contrato de Concesión no deben ser confundidas con definiciones operativas generales o que no se encuentren referidas al inicio del cobro de la TUUA de Transferencia en el marco de la común intención de las Partes plasmada en el Contrato de Concesión y su Adenda N° 6.
230. En particular, LAP se refiere a la definición de “pasajeros de transferencia” contenida en la Resolución A18-03, “Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, publicada en el 22 de marzo de 2013 por la OACI. El Concesionario indica que tal documento es uno operativo y que, en este caso, no corresponde interpretar el Contrato de Concesión con definiciones referenciales de normas operativas que no determinaron la común intención de las Partes al momento de celebrar el Contrato de Concesión y la Adenda N° 6.
231. Además, LAP señala que el propio Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN, que sustentó el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, estableció un criterio para diferenciar el concepto de “pasajero en transferencia” según la OACI respecto al concepto usado en la fijación de la TUUA de Transferencia, excluyendo expresamente a los pasajeros INT-DOM, en tanto dichos pasajeros no podrían ser considerados “en transferencia” en el Nuevo Terminal, al tener que realizar el recorrido completo en el AIJC, a través de la zona pública. Dicha situación es la misma en la que se encuentran los pasajeros DOM-INT, en atención al diseño, y flujo proyectado actual del Nuevo Terminal y que fue comunicado a OSITRAN mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141 de fecha 12 de setiembre de 2024.
232. De otro lado, LAP reitera que Ositrán deberá valorar que los pasajeros DOM-INT e INT-DOM continuarán teniendo a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA (Internacional y Nacional, respectivamente), tal como ocurre en el terminal actual, ya que continuarán con su recorrido a través de la zona pública del AIJC, por lo que no existirá un nuevo paquete de servicios que permita si quiera considerar una variación en el cobro de la TUUA a tales pasajeros.
233. En este punto, LAP se refiere al criterio establecido por Ositrán en el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN que sustentó el Acuerdo N° 662-164-05-CD-OSITRAN de fecha 29 de marzo de 2005, mediante el cual, de manera previa a la suscripción de la Adenda N° 6, Ositrán denegó el cobro de la TUUA a los pasajeros INT-INT. Al respecto, señala que, en tal informe, Ositrán desarrolló que *“no es la prestación efectiva de los servicios sino su puesta a disposición lo que constituye la prestación generadora del derecho de cobro de la contraprestación denominada TUUA”*.
234. Por ello, independientemente de la finalización o del sentido interpretativo que se otorgue a las disposiciones contractuales, no existirá justificación para considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM bajo el ámbito de aplicación una tarifa diferente a la TUUA

Internacional y Nacional, respectivamente, en tanto continuarán teniendo a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA, tal como ocurre en el terminal actual.

235. Finalmente, el informe legal elaborado por Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero DU & Uría presentado por LAP, hace alusión también a las interpretaciones previas emitidas por el Ositrán a través del Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN.
236. Respecto al Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, alega que Ositrán se pronunció en relación con la TUUA, señalando que los pasajeros obligados al pago de la misma eran aquellos pasajeros embarcados en vuelos nacionales e internacionales en el AIJC, que reciben la prestación efectiva de todos los servicios listados en el paquete de servicios previstos en el Contrato de Concesión, siendo que el pago sería una contraprestación a la disponibilidad del paquete de servicios. Asimismo, el Organismo Regulador señaló que los pasajeros internacionales en transferencia no estarían incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA, en tanto no tendrían la disponibilidad de la integridad de los servicios comprendidos en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.
237. Respecto a la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, LAP señala que el Regulador indicó que era improcedente el cobro de la TUUA a los pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la nave y a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la nave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, por lo que no se chequean nuevamente y, en consecuencia, las áreas del *hall* para chequeo de pasajeros no son utilizadas. Por el contrario, sí correspondía el pago de la TUUA a los pasajeros en transferencia que descienden de la nave o utilizan aeronaves de dos compañías aéreas distintas y acceden a la zona pública del terminal, pudiendo acceder a la totalidad de los servicios financiados por la TUUA. De esta manera, concluye que solo estarían obligados a pagar dicha tarifa a LAP, aquellos pasajeros que se embarcan originalmente en el AIJC y que tienen a su disposición la posibilidad de acceder a los servicios a que se refiere el Apéndice 1 del Apéndice 5.
238. En virtud de lo anterior, el Concesionario manifiesta que Ositrán descartó su interpretación respecto de la necesidad de prestar efectivamente a todos los servicios para poder tener derecho a cobrar la TUUA, existiendo consenso respecto a que el criterio debería ser la puesta a disposición de dichos servicios. Sin embargo, Ositrán mantuvo su interpretación respecto de que los pasajeros tendrían que embarcarse, abordar su vuelo en el AIJC, y que procedería el cobro de la TUUA en tanto se trasladen a la zona pública del terminal.

E.2. Posición del MTC

239. El Concedente advierte que, a partir de la incorporación de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión se realizaron tres (3) modificaciones:
- (i) Se precisó que la TUUA se cobra por pasajeros embarcado, por los servicios que se prestan en el AIJC, indicados en Apéndice 1 del Anexo 5.
 - (ii) Se incorporó el cobro de una TUUA a pasajeros en transferencia, según disposiciones contractuales, Leyes Aplicables y Normas.
 - (iii) Se prohibió exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados en el AIJC.
240. Sobre el punto (i), el MTC advierte que, a través del Informe N° 092-2013-MTC/25 del 06 de marzo de 2013, el Concedente recogió la opinión del Ositrán e hizo referencia a que el objeto de la primera modificación es precisar que la TUUA se cobra al pasajero embarcado, los cuales disponen de todos los servicios que se detallan en el Apéndice 1 del Anexo 5; asimismo, para la aplicación de la tarifa, los servicios se diferencian por lo que se disponen en las áreas internacional y nacional.
241. Sobre el punto (ii), el MTC advierte que, a través del Informe N° 092-2013-MTC/25, este

consideró incorporar el cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, haciendo la distinción de que esa tarifa se cobraría tanto a pasajeros en transferencia nacionales como en transferencia internacionales, cuya tarifa deberá ser diferente a la TUUA que paga el “pasajero embarcado” en la zona nacional e internacional. El informe señalado precisa también que la TUUA aplicable a los pasajeros en transferencia implica un nuevo paquete de servicios, lo cual es distinto a la TUUA que se cobra al pasajero embarcado en la zona nacional e internacional, cuyo monto y regulación deberá ser fijado por el Ositrán, de acuerdo a su competencia y atribuciones conferidas en el Contrato de Concesión, esto debido a que los pasajeros en transferencia, tanto nacional e internacional, no disponen de igual alcance y, en algunos casos, no tienen acceso a parte o alguno de los servicios aeroportuarios, a diferencia del pasajero embarcado que dispone de la totalidad del paquete de servicios aeroportuarios.

242. Sobre el punto (iii), el MTC manifiesta que a través del Informe N° 092-2013-MTC/25 respaldó la prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados por sus usuarios, debido a que el pasajero en transferencia, tanto nacional o internacional, tiene a su disposición servicios que se prestan en el AIJC, razón por la cual se debe aplicar una tarifa.
243. De otro lado, en relación a la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, el Concedente se refirió al Informe N° 092-2013-MTC/25, donde concluyó que para definir a un pasajero en transferencia, se recogieron los comentarios del Ositrán en su Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, según el cual se entiende por “pasajeros en transferencia” a aquellos cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar con su viaje de destino. Asimismo, los pasajeros en transferencia no tienen la posibilidad física de disponer de la totalidad del paquete de servicio que corresponde a la TUUA de pasajeros embarcados, razón por la cual se debe establecer un nuevo paquete de servicio, en el que se debe aplicar una tarifa especial, cuya fijación le corresponde al Ositrán.
244. El Concedente señaló también que la tarifa que se aplique al pasajero en transferencia debe ser una tarifa nueva concordante con el servicio que tiene a su disposición en el aeropuerto, tanto en la zona nacional como la internacional. Asimismo, dicha tarifa será distinta a la que se aplica al pasajero embarcado porque el pasajero en transferencia no tiene a su disposición la totalidad de los servicios que corresponde a la TUUA Nacional o Internacional, a diferencia del pasajero embarcado.
245. De otro lado, el MTC indicó que, en el Informe N° 092-2013-MTC/25, se aprecia que el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5, que hace referencia al pasajero en transferencia, no señala textualmente que se deberá cobrar una TUUA solo a los pasajeros en transferencia INT-INT y DOM-DOM; no obstante, sí se aprecia que el Concedente en su sustento para la suscripción de la Adenda N° 6 consideró y recogió la opinión del Ositrán, en el sentido que la TUUA no puede ser cobrada a un pasajero que no tiene a disposición la totalidad de los servicios vinculados a dicha tarifa. Por lo tanto, a aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA, no correspondería el cobro de esta tarifa, sino la nueva tarifa de transferencia que sea fijada por Ositrán, de acuerdo con la cantidad de servicios aeroportuarios que dispone el pasajero.
246. Según lo sustentado por el MTC, ello es coherente inclusive con lo previsto en el último párrafo del numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión que indica que la tarifa se determina por la existencia de distintos servicios que tiene el pasajero en la zona internacional y la nacional. Es decir, las tarifas que se cobran a los pasajeros nacionales e internacionales son diferentes, esto debido a la disponibilidad de servicios con la que cuenta cada pasajero, ello tiene sentido, ya que los pasajeros que realizan un destino internacional tendrán otros servicios diferentes (como Migraciones, Aduanas), a los servicios que disponen los pasajeros nacionales.

E.3. Comentarios de AETAI

247. De acuerdo con la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI, AETAI señala que el pasajero de transferencia se define de la siguiente forma:

- (i) El pasajero en transferencia es el pasajero en conexión.
- (ii) El pasajero en transferencia es aquel que, desembarcando en un aeropuerto tras un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo pasaje y en el mismo aeropuerto para llegar a su destino final.
- (iii) El pasajero en transferencia cuando reembarca realiza el nuevo trayecto utilizando un vuelo diferente o lo que es lo mismo “cambia el número de vuelo”.

248. AETAI fundamenta dicha definición en una comunicación del 08 de febrero de 2024 de la Aeronáutica Civil de Colombia, según el cual los pasajeros en transferencia son los pasajeros en conexión, es decir, aquel pasajero que efectúa enlace en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes; también en la definición del Grupo Aeroportuario del Pacífico³⁷ y la definición de la Real Academia Española de la Lengua para pasajero en conexión³⁸.

249. Asimismo, añade que la definición de pasajero en transferencia no debe depender de la infraestructura disponible en el aeropuerto, ya que esta puede variar por diversas circunstancias operativas. Dado lo cual, según las mejores prácticas internacionales, propone la siguiente definición:

“El “pasajero en transferencia” es aquel pasajero en conexión que desembarca en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para continuar viaje a su destino final, con este fin vuelve a embarcar en el referido Aeropuerto cambiando el número de vuelo.”³⁹

250. AETAI considera pertinente recalcar que la definición propuesta no está condicionada al tipo de infraestructura que utilice el aeropuerto para prestar el referido servicio. A su juicio, el concepto únicamente debe estar relacionado con las actividades que realizan las aerolíneas para transportar a los pasajeros de un destino a otro, teniendo un aeropuerto intermedio como punto de transferencia o conexión. Así, indica AETAI, el diseño del

³⁷ “5.2 México:

El Grupo Aeroportuario del Pacífico define a los pasajeros en conexión (pasajeros en tránsito) de forma similar a la definición de la Aeronáutica Civil colombiana; es decir, como pasajeros que cambian de vuelo en un aeropuerto intermedio. Lo cual se puede observar a continuación:

“Pasajeros en Conexión”

Pasajeros que son transportados entre dos puntos y no existe un vuelo directo entre ellos, por lo que se establece una ruta para transportarlos a través de un aeropuerto intermedio. Si en este aeropuerto intermedio, el pasajero cambia de vuelo, será considerado como pasajero en conexión. Si la conexión se realiza dentro de las 24 horas siguientes al arribo de la aeronave en que inició el vuelo al aeropuerto intermedio, en dicho aeropuerto intermedio no se causará la TUA; sin embargo, si se excede dicho plazo, el aeropuerto intermedio le aplicará a la salida la TUA correspondiente, salvo que la salida se haya retrasado por causas de fuerza mayor o fallas de la aeronave”.

³⁸ “Pasajero en conexión
sublema de pasajero

Adm. yEur. Pasajero que, desembarcando en un aeropuerto tras un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo billete y en el mismo aeropuerto, en un plazo máximo de doce horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al de origen.

Ley 21/2003, de 7-VII, de Seguridad Aérea, art. 72”.

³⁹ AETAI señala que la diferencia fundamental entre pasajeros en transferencia y en tránsito es que en el primer caso se continúa el viaje en un vuelo diferente o se cambia de vuelo, mientras en el segundo caso, se continua el viaje en el mismo vuelo.

aeropuerto puede variar, pero esto no impide considerar a una persona como pasajero en transferencia si cumple con los criterios mencionados anteriormente.

251. Adicionalmente, menciona que se puede establecer que el proceso de transferencia de pasajeros se puede dar entre vuelos nacionales (en adelante, DOM-DOM), entre vuelos internacionales (en adelante, INT-INT), vuelo nacional a un vuelo internacional (en adelante, DOM-INT) y vuelo internacional a un vuelo nacional (en adelante, INT-DOM). Así, menciona que en la página web de LATAM⁴⁰ se describe los pasos que deben seguir los pasajeros de transferencia o conexión en las cuatro modalidades reseñadas, de la misma forma, AETAI indica que la página web de SKY⁴¹ define a los pasajeros de transferencia o conexión como los que forman parte de los flujos DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM. Asimismo, AETAI describe las rutas Santiago-Lima(conexión)-Cusco (INT-DOM) y Cusco-Lima(conexión)-Santiago (DOM-INT) como ejemplos de un reembarque en el AIJC en un nuevo vuelo para llevar a su destino final. Así, AETAI señala que la naturaleza de la definición debe ir más allá de lo que por infraestructura se entiende por pasajero en transferencia, pues en este concepto se habla de pasajeros que siguen todo un flujo o procedimiento para embarcar un nuevo vuelo y llegar a su destino final.
252. AETAI señala que la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión no se ciñe únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, más bien es abierta, por lo que no se puede desnaturalizar la lógica de la figura de un pasajero en transferencia. En esa línea, manifiesta que, el marco de la definición conceptual e interpretativa sirve para identificar correctamente a los pasajeros en transferencia, quienes deberán pagar únicamente la tarifa correspondiente a la TUUA de Transferencia. Ello, en palabras de AETAI, es una forma efectiva y correcta de mantener el esquema económico-financiero de la concesión.

F. Evaluación de las estipulaciones contractuales objeto de la interpretación

253. En el presente acápite se evaluará, a la luz de Contrato de Concesión y los métodos de interpretación, cuál es el alcance del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 con relación al cobro de la TUUA de Transferencia. No obstante, de manera previa resulta pertinente traer a colación las interpretaciones relacionadas al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia efectuadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN.

F.1. Antecedente interpretativo: Interpretación del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión relativo a la TUUA

254. En el presente acápite se expone, como antecedente relevante, dos (2) interpretaciones del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, relativas al ámbito subjetivo de la TUUA cobrada en el AIJC. Para tales efectos, resulta relevante citar el literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión, antes de la suscripción de la Adenda N° 6:

**“ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS
Régimen de tarifas y precios aplicables**

1. Servicios Aeroportuarios.

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.
La Retribución de los servicios aeroportuarios indicados en el punto 1.1 se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales percibidos o devengados, lo que ocurra primero, por el Concesionario.

⁴⁰ AETAI señala como fuente el siguiente enlace web <https://www.latamairlines.com/pe/es/experiencia/aeropuerto/conexiones/consejos-para-conexiones>.

⁴¹ AETAI señala como fuente el siguiente enlace web <https://cda.skyairline.com/es/peru/servicios/centro-de-ayuda/search/conexion>.

a. **Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA** La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional)

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde. Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional)

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese período, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza.

(...)"

[Subrayado y énfasis agregados.]

Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN

255. Mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-00072, del 10 de septiembre de 2004, el Concesionario manifestó su decisión de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros en transferencia desde el 01 de enero de 2005.
256. Posteriormente, Ositrán remitió a LAP el Oficio N° 472-2004-GG/OSITRAN, indicándole el inicio del procedimiento de interpretación contractual a efectos de establecer si la pretensión de LAP resultaba procedente.
257. Entre otros documentos recibidos en el marco de dicho procedimiento de interpretación contractual, se recibió la Carta N° LAP/294-04/GL el 08 de noviembre de 2004, a través de la cual LAP remitió a Ositrán una copia de la Segunda Edición del Vocabulario Internacional de la OACI en la que figuran las definiciones de embarque, vuelo directo y vuelo. Asimismo, mediante la Carta N° LAP/298-04/GL del 24 de noviembre de 2024, LAP argumentó que, de acuerdo con las definiciones relevantes del vocabulario de la OACI, los pasajeros internacionales en transferencia embarcan (en el AIJC) pues el vuelo que abordan es distinto al vuelo en el que han llegado (a Lima), tratándose en realidad de dos vuelos diferentes.
258. A través del Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN se interpretó el Contrato de Concesión a efectos de establecer si procede el cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia.
259. En el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN que sustentó el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, se indicó que el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión faculta a LAP a establecer a su discreción las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios y otros vinculados con las operaciones del aeropuerto, respetando los niveles tarifarios máximos fijados en el Apéndice N° 2 del Anexo N° 5 del Contrato de Concesión. De otro lado, el Apéndice 1 diferencia la tarifa de los usuarios nacionales e internacionales en la existencia de servicios distintos en las áreas internacional y nacional y que todos esos servicios son con cargo a la TUUA. Siendo ello así, el Acuerdo N° 568-

156-04-CD-OSITRAN indicó que el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA está constituido por los pasajeros embarcados en vuelos internacionales o nacionales, cuyo pago está destinado a cubrir los costos de todos los servicios incluidos en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, pues conforme a ellos, deben cumplirse dos requisitos concurrentes:

- a) Debe tratarse de “pasajeros embarcados”⁴² en vuelos nacionales e internacionales en el AIJC y no en ningún otro aeropuerto anterior; y,
- b) Debe tratarse de usuarios que reciben de LAP la prestación constituida por la integridad de los servicios listados en el paquete de servicios aludidos en el Apéndice N° 1 del Anexo N° 5, de modo que el pago que realizan constituya verdaderamente una contraprestación por todos los servicios que están en capacidad de recibir de LAP.

260. Al respecto, el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN concluye que los pasajeros en transferencia son pasajeros embarcados, de acuerdo con la cita siguiente:

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

⁴² El Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN consideró que, respecto al “pasajero embarcado” es necesario tomar en cuenta lo siguiente:

“a. En el Contrato de Concesión no hay una definición del término “pasajero embarcado”. Sin embargo, conforme a lo establecido en el Numeral 24.4, éste [sic] se regirá y deberá ser interpretado conforme a las leyes peruanas. Por tanto, “el Convenio” al haber sido ratificado por el Perú e incorporado a nuestro ordenamiento jurídico, constituye un instrumento de observancia obligatoria en la interpretación de lo establecido en el contrato de concesión.
b. El “Convenio de Aviación Civil Internacional”, firmado en Chicago el 07/12/44 (en adelante simplemente “el Convenio”), fue aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 27126” siendo ratificado mediante Decreto Supremo N° 036-99-RE. En tal virtud dicho cuerpo normativo conforme a la Ley peruana es parte integrante del ordenamiento jurídico nacional.
c. El Anexo N° 9 del Convenio contiene las “Normas y Métodos Recomendados Internacionalmente”, encontrándose en el Capítulo 1 varias definiciones para la aplicación adecuada de dicho instrumento. Con relación al término “embarque”, éste [sic] se ha definido como “el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.
d. Adicionalmente, para efectos de establecer la noción de “embarque” que es relevante para determinar el ámbito subjetivo de aplicación de la TUUA, debe revisarse la definición de “vuelo directo”, la cual debe entenderse como “cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen, vía cualesquier [sic] punto intermedio, hasta el punto de destino”.”

Asimismo, dicho informe concluyó que, a partir de lo citado previamente:

“35. (...) un pasajero que embarca en el AIJCH se define como uno que sube a bordo de una aeronave en dicho aeropuerto, con el objeto de comenzar un nuevo vuelo. En consecuencia: no “embarcan” aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo, definiéndose este último como aquel que el explotador identifica con el mismo símbolo desde su punto de origen vía puntos intermedios hasta su punto de destino.

(...)

37. De acuerdo a lo señalado en el Informe 014-04-GAL-GRE-OSITRAN, la información disponible no permitía establecer una relación de equivalencia entre concepto de símbolo, contenido en la definición de vuelo directo, y el de número de vuelo, contenido en la definición de vuelo. En tal sentido, las normas arriba citadas y adicionalmente los usos y costumbres comerciales no permitían establecer una definición [sic] clara de pasajero embarcado.

38. La nueva información presentada por LAP, con fecha 24 de noviembre, ha incluido documentos tales como la Regulación (EC) N° 437/2003 del Parlamento Europeo y el “Glossary on Air Transport Statistics” preparado por “Eurostat” en colaboración con la Comunidad Europea, de la cual se derivan cuatro conceptos relevantes: embarque, pasajero en transferencia, vuelo directo y vuelo. Destaca particularmente el concepto de embarque contenido en el documento de Eurostat que define los [sic] siguiente:

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

261. Así las cosas, el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN concluye que, si bien los pasajeros en transferencia son pasajeros que embarcan, no tienen la posibilidad de recibir la integridad de servicios de la TUUA, por consiguiente, no se cumplen los dos (2) requisitos concurrentes para el cobro de dicha tarifa, resultando ello improcedente.
262. A partir de ello, el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN concluyó que los pasajeros internacionales en transferencia no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.
263. Cabe añadir que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN desarrolló que, considerando que solo están comprendidos en el alcance del cobro de la TUUA aquellos pasajeros que embarcan y que acceden a la totalidad de los servicios que se incluyen en dicho concepto, no se encuentran comprendidas las siguientes categorías:
- a) Los usuarios que no ostentan legalmente la calidad de pasajeros embarcados en el AIJC (incluye a los pasajeros en tránsito).
 - b) Los pasajeros que, aunque embarcan, no están en capacidad de recibir la integridad del paquete de servicios comprendidos en el Apéndice N° 1 del Anexo 5, que es aquel cuyos costos la TUUA tiene la finalidad de cubrir (incluye a los pasajeros internacionales en transferencia).
264. Cabe señalar que el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN fue impugnado por el Concesionario. Dicha impugnación fue declarada infundada por el Acuerdo N° 622-164-05-CD-OSITRAN, sustentado en el Informe N° 014-05-GRE-GAL-OSITRAN, resaltando que LAP no puede aplicar la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia.

Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN

265. El 18 de septiembre de 2006, mediante diversas cartas dirigidas a las líneas aéreas, LAP comunicó que a partir del 01 de octubre de 2006 *“todo pasajero de llegada de un vuelo internacional que, conforme a ley, hubiera ingresado al país, así como todo pasajero de llegada de un vuelo doméstico que salga del recinto de entrega de equipajes hacia la zona pública, en forma previa a su paso por los respectivos controles de embarque (seguridad y/o migraciones) deberán cumplir con pagar la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto – TUUA (internacional o doméstica, según corresponda)”*. Mediante la Carta N° LAP JAIS.2006.077.C, recibida por Ositrán el 12 de octubre de 2006, LAP señaló que la TUUA solo aplicará a aquellos pasajeros en tránsito o conexión que decidan salir a la zona pública del terminal, además, precisó que *“solo se cobrará la TUUA a los pasajeros nacionales que voluntariamente deseen salir a la zona pública”*.
266. El 23 de noviembre de 2006, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización realizó una inspección no programada relativa a la aplicación de tarifarios, en cuya acta se dejó constancia de que *“dos pasajeros en conexión nacional fueron requeridos a salir a la zona pública y pagar la TUUA”*. Ante ello, mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2006 del 27 de noviembre de 2006, LAP indicó que el Contrato de Concesión no lo obliga a proveer una infraestructura de tránsito para pasajeros de llegada nacional, por lo que el flujo operativo diseñado por el Concesionario determina que estos, luego de recoger sus equipajes, pasen a la zona pública del AIJC.
267. Mediante el Oficio N° 045-07-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización comunicó a LAP que, de oficio, la administración propondría al Consejo Directivo una interpretación del Contrato de Concesión para evaluar y determinar la procedencia del cobro de la TUUA a los pasajeros nacionales en tránsito y conexión.

268. Mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-00072, del 10 de septiembre de 2004, el Concesionario manifestó su decisión de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros en transferencia desde el 01 de enero de 2005.
269. El Informe N° 010-2007-GS-GRE-GAL-OSITRAN, que forma parte integrante de la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, señaló que, en aplicación del ámbito subjetivo de la TUUA así como del principio de costo-beneficio de la intervención regulatoria, se permite que el Concesionario cobre la TUUA a los pasajeros, independientemente de si utilizan todos los servicios relacionados a ella o no, bastando que la integridad de los servicios relacionados a la TUUA se encuentren a disposición de los usuarios.
270. En base a ello, la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN concluyó que no es procedente el cobro de la TUUA en los siguientes casos:
- (i) Pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la aeronave, hasta que esta parte nuevamente hacia otro destino sin utilizar la infraestructura del Terminal.
 - (ii) Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, siendo que su equipaje es trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra contratado por la línea aérea, por lo que no se chequean nuevamente en los *counters* o mostradores (las áreas del hall para chequeo de pasajeros no son utilizadas).
271. Asimismo, dicha resolución concluyó que sí es procedente el cobro de la TUUA en los siguientes casos:
- a) Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave, ingresan a la zona de llegadas nacionales y se trasladan posteriormente a la zona pública del Terminal.
 - b) Pasajeros en vuelo doméstico que realizan un enlace entre dos aeronaves de diferentes líneas aéreas, descendiendo de la aeronave e ingresando a la zona de llegadas nacionales, para luego trasladarse a la zona pública del Terminal.

F.2. Interpretación del Contrato de Concesión

F.2.1 Evaluación del Contrato de Concesión, la Adenda N° 6 y sus antecedentes

272. Con motivo de la suscripción de la Adenda N° 6, el literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión fue modificado de la siguiente manera:

Texto del Contrato de Concesión suscrito con fecha 14 de febrero de 2001	Texto de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión suscrito con fecha 08 de marzo de 2013
"ANEXO 5 POLITICA SOBRE TARIFAS Régimen de tarifas y precios aplicables 1. Servicios Aeroportuarios. 1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario. (...) a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de	"ANEXO 5 POLITICA SOBRE TARIFAS Régimen de tarifas y precios aplicables

cargo único y exclusivo del Concesionario. a1. <i>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).</i> (...) a2. <i>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).</i> (...) [Énfasis y subrayado agregados].	1. <i>Servicios Aeroportuarios</i> 1.1. <i>Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.</i> (...) a. <i>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA</i> <i>La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.</i> <i>La TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.</i> <i>A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.</i> <i>Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios (...).</i> [Énfasis agregado.] “CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES (...) <i>El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato.</i> [Énfasis agregado.]
--	--

273. Al respecto, se puede observar que, a través de la Adenda N° 6 se modificó el literal a), señalándose que: (i) la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales; y, (ii) a los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas; precisándose que, esta última tarifa se cobrará a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato.
274. Así, a partir de una lectura literal del Contrato de Concesión se puede observar que este no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6; sin embargo, no se

puede perder de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

275. En este punto, es importante notar que, si bien a partir de una lectura literal de la Adenda N° 6 se obtiene una guía para determinar el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, en el presente caso – y tal como lo ha planteado LAP – se considera pertinente recurrir a los antecedentes relativos a la suscripción de dicha adenda a efectos de obtener claridad sobre lo que buscaban las Partes con la suscripción de la misma, en torno al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA a que se refiere dicha adenda.
276. Por tal razón, como lo indican los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, conviene recurrir al método de interpretación histórico de la Adenda N° 6, lo que implica acudir a los antecedentes de esta, a fin de determinar el alcance del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 a partir de la determinación de la común intención de las Partes.

Documentos emitidos en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión

277. Mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, el Concesionario solicitó al Consejo Directivo del Ositrán emitir opinión técnica sobre la propuesta de modificación del Contrato de Concesión relacionada, entre otros, al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia. En particular, LAP solicitó la modificación contractual indicando lo siguiente:

“El propósito de la modificación planteada es establecer, con claridad y de acuerdo con las leyes aplicables, que en nuestro sistema legal no es posible disponer que algún grupo de los pasajeros considerados en el Contrato de concesión puedan quedar exceptuados del pago de la TUUA Internacional, con independencia de la cantidad o grado de utilización de los servicios comprendidos en dicha tarifa”.

“Al respecto, se debe considerar que si bien existe una interpretación que restringió el cobro de la contraprestación aplicable a los pasajeros internacionales en transferencia, dicha interpretación nunca puso en duda que los pasajeros internacionales en transferencia utilizaban la infraestructura del AIJCH y, por lo tanto, debían pagar una contraprestación por el servicio.

(...)

Si bien en un primer momento el Regulador, a partir de una interpretación producida en diciembre de 2004, negó al Concesionario el derecho al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia internacional, consideramos que a partir de esa fecha se han producido cambios, tanto en las circunstancias que motivaron tal decisión, como en las propias decisiones y políticas del organismo regulador con relación a este tema, que justifican que el regulador promueva estos cambios con el fin de unificar criterios en torno a la naturaleza de la TUUA como tarifa global, independientemente del uso de los servicios.

(...)

En cuanto al supuesto de hecho requerido para el cobro de la TUUA, queda claro que es el embarque de los pasajeros es único requisito exigido por el Contrato de Concesión para que se efectúe dicho pago, sin que se pueda encontrar cláusula alguna que contradiga este criterio. Siendo el embarque en el AIJCH una operación de fácil verificación en la práctica y que implica el uso de las instalaciones del AIJCH, no existen dudas en cuanto a la verificación de este supuesto. Este criterio de cobro de la TUUA ha sido a su vez adoptado en los contratos de concesión del primer y segundo grupo de aeropuertos de la república”.

“En cuanto al ámbito de aplicación de la TUUA internacional, las cláusulas tarifarias del Contrato de Concesión no diferencian entre categorías de pasajeros internacionales ni establece ninguna exclusión al derecho al cobro en virtud de criterios como el uso o

la disponibilidad de la integridad de los servicios. Es claro pues que en ausencia de diferenciación entre pasajeros internacionales, para efectos del pago de la TUUA Internacional, todos los pasajeros internacionales, independientemente de su origen o del grado o cantidad de los servicios que utilicen, pueden ser obligados por el Concesionario a realizar el pago, con independencia del nivel de uso de los servicios comprendidos en el mismo.

A pesar de que el Contrato de Concesión no establece condiciones distintas al embarque de los pasajeros en vuelo internacional para su cobro, actualmente existe una interpretación que concibe la TUUA Internacional como un sistema de cobro individualizado en función al uso específico de cada uno de los servicios y que supone que los pasajeros que no utilicen efectivamente la totalidad de los servicios no están comprendidos en la TUUA Internacional. Es claro que, de permanecer dicha visión, se estarían desnaturalizando las cláusulas tarifarias del Contrato de Concesión, las cuales no contemplan un sistema individualizado de cobro de la TUUA.

(...)

La precisión solicitada, por lo tanto, no constituye la introducción de un cambio con relación al alcance del cobro de la TUUA, pues es claro que en el Contrato de Concesión no existe evidencia alguna de que las Partes hayan declarado la voluntad de excluir a alguna categoría de pasajeros del cobro de dicha tarifa. Sin embargo, la misma es necesaria para facilitar la viabilidad de la implementación de la ampliación del AIJCH, pues contribuye a disminuir la percepción de riesgo regulatorio del proyecto”⁴³.

[Énfasis agregado. Notas a pie de página omitidas.]

278. En ese sentido, LAP propuso el siguiente texto:

“a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

La TUUA se cobra por pasajero embarcado, diferenciando únicamente a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios.

a1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional)

(...) Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros internacionales sin excepción.

Se consideran pasajeros internacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6, de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

(...)

a2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional)

(...) Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros nacionales sin excepción.

Se consideran pasajeros nacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6, de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

(...)”.

279. Como se advierte, en esa oportunidad, LAP planteó el pedido de modificación contractual de modo que los pasajeros en transferencia (nacionales e internacionales) pagaran la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a juicio de LAP, constituía una “precisión” en el Contrato de Concesión, toda vez que el Contrato de Concesión que se encontraba vigente

⁴³ Página 20 en adelante de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426.

ya reconocía ese derecho a favor de LAP; sin embargo, dicho derecho no había podido ser ejercido, pues, en 2004, el Ositrán interpretó el Contrato de Concesión restringiendo dicho derecho.

280. En cuanto a la interpretación a la cual hizo alusión LAP en su pedido de modificación contractual, conforme se explicó en la Sección III.F del presente informe, mediante la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-00072, del 10 de septiembre de 2004, LAP manifestó su decisión de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros en transferencia desde el 01 de enero de 2005.
281. Al respecto, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN de fecha 06 de diciembre de 2004 se indicó que el cobro de la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia requiere el previo ejercicio de la función interpretativa del Ositrán, a fin de establecer si procede o no su cobro. En ese marco, se concluyó que los pasajeros internacionales en transferencia no están incluidos en el ámbito de aplicación de la TUUA, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo N° 5.
282. De los argumentos que planteó LAP en su pedido de modificación contractual, es posible observar que no se encontraba conforme con la interpretación adoptada por el Consejo Directivo a través del Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CD-OSITRAN; sin embargo, dicha decisión ya había quedado consentida y, por tanto, como señalaba LAP en su pedido de modificación contractual, no realizaba el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros en transferencia en tanto ellos no tenían disponible la integridad de los servicios del Apéndice N° 1 del Anexo 5.
283. Precisamente porque existía dicha interpretación contractual, LAP formuló el pedido de modificación contractual para que se incorpore en el Contrato de Concesión un derecho a su favor para cobrar TUUA a todos los pasajeros en transferencia, sin importar si tenían o no disponibles los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, en contraposición a lo que había decidido el Ositrán a través de la interpretación contractual antes señalada.
284. Es importante mencionar que la propuesta de modificación contractual presentada por LAP a través de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 no reflejaba el acuerdo entre las Partes (Concedente y Concesionario). En efecto, con fecha del 07 de diciembre de 2023, mediante el Oficio N° 072-2012-PD-OSITRAN, este Organismo Regulador puso en conocimiento del MTC el pedido de modificación contractual planteado por el Concesionario. En el señalado oficio, Ositrán se refirió a una reunión de trabajo llevada a cabo entre funcionarios del MTC y del Ositrán con fecha 30 de noviembre de 2012, donde "el Director General de Concesiones en Transporte expresó que la solicitud que había presentado la empresa concesionaria, no reflejaba el acuerdo de las partes (concedente y concesionario)". Por ello, a través del oficio mencionado, Ositrán solicitó al MTC, entre otros, que confirme "si todas las materias comprendidas en la solicitud de LAP, reflejan o no la común voluntad de las partes respecto a lo que será materia de modificación del contrato; ello, con el fin de que el Regulador tenga certeza respecto de los aspectos materia de la opinión técnica (...)".
285. A través del Oficio N° 2509-2012-MTC/25 del 12 de diciembre de 2012, el MTC acusó recibo de la propuesta de modificación contractual planteada por LAP y puso en conocimiento del Ositrán la necesidad de incorporar al procedimiento de modificación contractual planteado, aspectos que se consideraban relevantes para el sector. Así, mediante el Oficio N° 100-2013-MTC/25 del 16 de enero de 2013, remitió el Informe N° 019-2013/25, incorporando al procedimiento de modificación contractual temas relacionados a la ampliación del aeropuerto, la entrega de terrenos, entre otros.

286. Con fecha 10 de enero de 2013, mediante el Oficio N° 10-13-GG-OSITRAN, el Ositrán solicitó al Concesionario que remita, entre otros⁴⁴, el modelo financiero en relación con el cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, con el fin de cuantificar los beneficios adicionales que generaría la modificación requerida por LAP, para efectos de analizar su impacto con relación a las Partes y a los usuarios del servicio.
287. Al respecto, mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00040 del 21 de enero de 2013, LAP indicó que no se encontraba de acuerdo con la observación hecha por el Oficio N° 10-13-GG-OSITRAN, en tanto *“el cobro de la TUUA a los pasajeros de transferencia es un derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión, en la medida que tanto este como las Leyes Aplicables no admiten exceptuar del cobro de la TUUA a ningún pasajero comprendido dentro del ámbito de su aplicación”*, así, consideraron que los modelos financieros y el flujo de caja relativos a la ampliación del plazo de la concesión en once (11) años resultaban suficientes para el análisis del Ositrán.
288. Al respecto, es importante notar que, al atender el pedido de información efectuado por este Organismo Regulador mediante el Oficio N° 10-13-GG-OSITRAN, el Concesionario, una vez más, señaló que el cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia era su derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión; a pesar de las interpretaciones efectuadas por el Ositrán mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, las cuales, a la fecha de su petición de modificación contractual, ya habían quedado consentidas.
289. Posteriormente, mediante el Oficio Circular N° 003-13-SCD-OSITRAN, notificado a LAP el 19 de enero de 2013, este Regulador comunicó que el Consejo Directivo, en su Sesión N° 442-2013-CD-OSITRAN, adoptó el Acuerdo N° 1528-442-13-CD-OSITRAN a través del cual se aprobó la Opinión Técnica del Ositrán, contenida en los Informes N° 002 y 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN⁴⁵, respecto de la propuesta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. En la Sección V.1 del Informe N° 002-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se puede apreciar que el Ositrán indicó lo siguiente:
- “[C]omo resultado de los procesos de renegociación, el Concesionario no puede obtener ganancias extraordinarias o beneficios mayores que cero. La renegociación del contrato solo debe permitir que el Concesionario obtenga los mismos rendimientos que cuando suscribió el Contrato de Concesión (...). En otras palabras, no es posible que el Concesionario obtenga un Valor Actual Neto (VAN) superior al que obtendrá en caso no ocurran las modificaciones”.*
290. Luego, en virtud del principio de equilibrio previsto en los Lineamientos de Interpretación del Ositrán y con la finalidad del preservar el equilibrio económico entre el Concedente y el Concesionario, el Regulador evaluó el impacto neto de las propuestas de LAP y el MTC. En ese marco, a través del considerando 85 del mismo informe, el Regulador indicó que:

“[E]n el supuesto de que la TUUA por Transferencia sea igual a cero [0] el VAN para ambos modelos financieros [periodo 2013-2030 y 2023-2040] continuaría siendo mayores [sic] que cero. En otras palabras, manteniendo los supuestos de LAP, con la única modificación de que la TUUA de Transferencia sea igual a cero, el proyecto continuaría siendo rentable en ambos escenarios”.

⁴⁴ El Organismo Regulador también solicitó los modelos financieros y flujo de caja relativos a la ampliación del plazo de la concesión en 11 años, el modelo financiero con relación a la modificación de la garantía del Estado, y, el flujo de costos e inversiones relativos a los estándares IATA.

⁴⁵ Cabe mencionar que mediante el Informe N° 002-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se analizó la propuesta de modificación del Contrato de Concesión presentada por LAP para la ampliación del plazo de concesión por once (11) años, así como los modelos financieros presentados para sustentar tal ampliación. Mediante el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se analizaron las propuestas de modificación contractuales consistentes en la facilitación de la ampliación del AIJC, las modificaciones derivadas de dicha facilitación, modificaciones sobre los niveles de servicio, modificaciones tarifarias y modificaciones sobre temas operativos.

291. Asimismo, en el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se analizó, entre otros, la propuesta de modificación contractual relativa al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, señalándose lo siguiente:

*“239. Según la modificación propuesta, los pasajeros de transferencia y tránsito deben pagar la TUUA nacional o internacional dependiendo de su categoría. **Se entiende por pasajero de transferencia aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJCh, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino.***

Pasajeros. [sic] Por pasajero en tránsito se entiende aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero su avión hace escala en el AIJCh antes de despegar nuevamente hacia su aeropuerto de destino. Los pasajeros en tránsito no han de bajar del avión en que llegan, y por lo tanto no ingresan en el terminal del AIJCh [sic].

240. En lo que se refiere a los pasajeros en tránsito, éstos [sic] no hacen uso del terminal, por lo que la opinión sobre la propuesta de que se les pueda cobrar la TUUA (nacional o internacional según corresponda) es desfavorable.

241. En lo que respecta a los pasajeros en transferencia, el Contrato de Concesión fue objeto de una interpretación por parte de OSITRAN, sobre si LAP podía cobrar la TUUA a los pasajeros internacionales en transferencia (ver Acuerdo N° 560-156-04-CD-OSITRAN. Aunque el objeto de la interpretación estuvo restringido a los pasajeros internacionales de transferencia, los argumentos y las conclusiones son aplicables también a los pasajeros nacionales de transferencia.

242. En relación al ámbito nacional, cabe indicar que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN se aprobó el Informe N° 010-07-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el cual concluye lo siguiente:

• Es improcedente el cobro de la TUUA:

A los pasajeros en vuelo doméstico que estando en tránsito permanecen en la aeronave, hasta que ésta parte nuevamente hacia otro destino sin utilizar la infraestructura del Terminal.

A los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión de la misma línea aérea, siendo que su equipaje es trasladado directamente por el personal de asistencia en tierra contratado por la línea aérea, por lo que no se chequeen nuevamente en los counters o mostradores y las áreas del hall para chequeo de pasajeros no son utilizadas.

• Sí corresponde el pago del TUUA:

A los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave, e ingresan a la zona de llegadas nacionales y se trasladan posteriormente a la zona pública del terminal, pues utilizan la infraestructura del Terminal y tienen a su disposición todos los servicios que ofrece el pago del TUUA.

A los pasajeros en vuelo doméstico que realicen un enlace entre dos aeronaves de diferentes líneas aéreas pues pasajeros y equipaje descienden de las aeronaves e ingresan a la zona de llegadas nacionales, trasladándose posteriormente a la zona pública del terminal, realizando los mismos procedimientos que un pasajero de origen para volver a embarcar.

*244. **En la línea de instrumentar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN tomado por el Consejo Directivo de OSITRAN y lo dispuesto por la Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN, el Contrato de Concesión podría modificarse con la opinión favorable de OSITRAN si la modificación consistiera en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.***”

292. Por lo dicho previamente, mediante el considerando 247 del Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán propuso la modificación en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, de acuerdo con el siguiente detalle:

“03 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional – TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional)”

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de Ositrán o norma que lo sustituya.

04 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional – TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional)”

La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión, de manera que en el proceso no utilicen la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional.

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de Ositrán o norma que lo sustituya”.

293. Así, a partir de la opinión del Ositrán efectuada por intermedio del Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se puede observar que se consideró que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros internacionales o nacionales cuyo destino final no es Lima, pero que han de bajar del avión en que llegan al AIJC, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino. Asimismo, señaló que en aras de instrumentar las interpretaciones contractuales efectuadas a través del Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN, la modificación contractual podría producirse con su opinión favorable solo en el caso de que los pasajeros en transferencia pagaran una tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos; ello, a diferencia de lo que planteaba LAP (esto es, que la misma TUUA que se cobraba a los pasajeros embarcados por los servicios que se detallan en el Apéndice 1 del Anexo 5 se cobre a los pasajeros en transferencia).
294. Con fecha 07 de febrero de 2013, el MTC emitió el Informe N° 60-2013-MTC/25 con el objeto de sustentar la viabilidad técnica, legal y económica de realizar modificaciones al Contrato de Concesión. En dicho documento, el MTC aclaró que *“el Concedente y el Concesionario producto de la negociación y de común acuerdo determinaron la redacción de la presente adenda considerando la opinión del Regulador”*, de esa forma, el MTC presentó el siguiente nuevo texto:

“a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA

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

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

A los pasajeros en transferencia se les aplica la TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a los Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios.

295. En el Informe N° 60-2013-MTC/25 el MTC antes mencionado, se señaló lo siguiente respecto al cobro de una tarifa a los pasajeros en transferencia materia de la adenda:

“De acuerdo al sustento presentado por el Concesionario, los pasajeros en transferencia han registrado un crecimiento importante durante la Vigencia de la Concesión. Así, si en el

año 2002 se registraron 170,303 pasajeros en transferencia, al año 2011, se registraron 1,072,593 pasajeros en transferencia, lo que significó un crecimiento de 529.8% en un periodo de 10 años, producto de un crecimiento anual promedio de 24.3% (ver Anexo Financiero).

En tal sentido, el Concesionario planteó al OSITRAN modificar los Literales (a), (a1) y (a2) del Numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, referidos a la TUUA (internacional y nacional). **La propuesta del Concesionario es que la misma TUUA que se cobra a los pasajeros embarcados, se cobre a los pasajeros en transferencia. Así, la TUUA que se cobra a los pasajeros embarcados internacionales sería también de aplicación a los pasajeros en transferencia internacionales. A su vez, la TUUA que se cobra a los pasajeros embarcados nacionales sería también de aplicación a los pasajeros en transferencia nacionales.**

Teniendo en cuenta pronunciamientos anteriores, a través de una interpretación mediante Acuerdo N° 560-156-04-CD-OSITRAN y una opinión mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, el Regulador opinó favorable a que a los pasajeros en transferencia se les cobre una TUUA, tanto internacionales como nacionales, como se expresa en su propuesta de texto señalada del Numeral 247 de su Informe. No obstante, entiende que la determinación de la TUUA a aplicar a estos pasajeros en transferencia debe pasar por los procedimientos del Reglamento de Tarifas (RETA) del OSITRAN, bajo la consideración que los servicios prestados a estos pasajeros constituyen un "nuevo paquete de servicios".

En relación a estas consideraciones, se aprecia **que la propuesta de Adenda N° 6 ha sido revisada por las Partes, incorporándose tres (3) modificaciones al Literal (a) del Numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión respecto al texto original: (i) precisión que la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se vienen prestando, los cuales se encuentran indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5; (ii) cobro de TUUA a pasajeros en transferencia según disposiciones contractuales y Leyes Aplicables; y, (iii) prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados.**

Respecto a la primera modificación, **se precisa que la TUUA que se cobra a los pasajeros embarcados está asociada a aquellos servicios contemplados en el Apéndice 1 del Anexo 5.** Sobre el particular, el Numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo 5 vigente detalla las instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a dicha tarifa. Además, se indica que todos los servicios ahí señalados son con cargo a la TUUA. Así también, se señala que la diferencia en la tarifa a los usuarios nacionales e internacionales se basa en la existencia de servicios distintos en las áreas internacionales y nacionales.

Efectivamente, **en la actualidad, a los pasajeros embarcados se les viene cobrando la TUUA establecida en el Contrato de Concesión** y que ha venido siendo ajustada según los términos del mismo. La TUUA ha diferenciado únicamente a los pasajeros nacionales respecto de los internacionales, cobrándoseles, por tal, tarifas también diferenciadas, esto es, una TUUA nacional y otra internacional, respectivamente. Por lo señalado, se aprecia **que la primera modificación propuesta no altera el sentido del párrafo y, más bien, aclara que la TUUA corresponde a los servicios contemplados en el mismo Contrato de Concesión.**

(...)

En este punto, cabe comentar la opinión del OSITRAN respecto a los servicios a los pasajeros en transferencia. Según el Regulador, si la modificación al Contrato de Concesión se efectuara en el sentido de que se defina un "nuevo servicio", es decir, un "nuevo paquete de servicios" que se prestan a los pasajeros en transferencia, "se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA". En este caso, para el "nuevo servicio", resultaría de aplicación el Reglamento de Tarifas (RETA). Como se comentará más adelante, no es necesario que en el Contrato de Concesión se defina un "nuevo servicio" o un "nuevo paquete de servicios" para que el Regulador pueda cumplir con sus facultades de regulación de tarifas.

Lo anteriormente comentado, sobre los servicios prestados a los pasajeros en transferencia, no significa que el Concedente esté de acuerdo en que a los pasajeros en transferencia no se les cobre o se les cobre la misma TUUA que a los pasajeros embarcados teniendo como origen una posición doméstica. Más bien, se considera

correcto que los Servicios Aeroportuarios con la consideración de o asociados a los pasajeros en transferencia deban pasar por un proceso de regulación tarifaria, dado que el cobro de una TUUA a dichos pasajeros significaría un cambio en la situación económica de la Concesión respecto a su punto de equilibrio.

En ese sentido, respecto a la opinión del OSITRAN de cobrar una TUUA a los pasajeros en transferencia, se estima que sí resulta razonable que se proceda de tal manera. Por un lado, en términos de principios regulatorios, como lo establece el RETA, entre ellos, los principios de Sostenibilidad de la Oferta, Eficiencia y No Discriminación, se define la cobertura de los costos de la Infraestructura de Transporte de Uso Público sin discriminar a los usuarios por servicios de similar naturaleza y alcance. De otro, en términos económicos, los pasajeros en transferencia efectivamente hacen un uso de la infraestructura que implementa el Concesionario. En la situación que no se les cobra la TUUA a los pasajeros en transferencia, se presenta un subsidio de la TUUA que pagan aquellos pasajeros embarcados desde posiciones domésticas a favor de los pasajeros en transferencia. Con lo cual, no necesariamente se garantiza la sostenibilidad de la infraestructura en el largo plazo.

(...)

La segunda modificación incorpora la posibilidad de cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia, tanto internacional como nacional. Teniendo como referencia la propuesta del Regulador, se incluye la facultad del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros en transferencia, dado que constituyen usuarios que usan la infraestructura puesta a disposición por el Estado a través del Concesionario. De esta manera, **se prevé en el Contrato de Concesión no sólo la diferenciación de pasajeros embarcados nacionales e internacionales, sino además de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales.**

Los pasajeros en transferencia, sean internacionales o nacionales, tienen la naturaleza de ser pasajeros que tienen puntos de origen y destino distintos a la ubicación del Aeropuerto. Estos pasajeros llegan al Aeropuerto desde su punto de origen para luego seguir su camino a su punto de destino. En este proceso, sin embargo, el pasajero en transferencia hace uso efectivo de ciertos Servicios Aeroportuarios disponibles en las áreas a las cuales pueden tener acceso. Si bien pueden no hacer uso de la totalidad de los servicios disponibles y a los cuales pueden tener acceso, el Concesionario tiene la obligación de mantener dicha disponibilidad.

No obstante, **los servicios que se pondrían a disposición de los pasajeros en transferencia resultarían en algunos casos distintos o hasta de un alcance diferenciado que los podrían disponer los pasajeros embarcados desde posiciones domésticas.** Por ejemplo, el servicio de chequeo de pasajeros y equipaje o el área pública de circulación de vehículos no estarían disponibles para los pasajeros en transferencia que, además, no requieren utilizarlos por su naturaleza de encontrarse de paso. Por su parte, los servicios higiénicos están disponibles para los pasajeros embarcados y en transferencia, aunque, para estos últimos es limitado sólo a las áreas del Terminal del Lado Aire, encontrándose su acceso restringido al otro lado del Terminal.

En estricto, si bien a los pasajeros en transferencia se les puede brindar Servicios Aeroportuarios similares que a los pasajeros embarcados, los primeros no los disponen en igual alcance y, en algunos casos, no tiene acceso a parte o alguno de ellos. En esta perspectiva, **resultaría razonable que a los pasajeros se les cobre una TUUA distinta a la TUUA cobrada a los pasajeros embarcados. Por tanto, en este extremo, la posición del Regulador resulta coherente. Esto es, que la TUUA para los pasajeros en transferencia pase por un proceso de regulación tarifaria.**

Asimismo, se precisa que la aplicación de la TUUA para los pasajeros en transferencia debe seguir los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del Contrato de Concesión y en las Leyes Aplicables. Sobre el particular, en primer lugar, sin perjuicio de las demás disposiciones del Contrato, se consideran que la Cláusula 6.1 "Tarifas", la Cláusula 26.4 y el Anexo 5 "Política sobre Tarifas" del Contrato de Concesión constituyen las disposiciones contractuales que el Concesionario debe seguir para la aplicación de la TUUA para pasajeros en transferencia. Así, según la Cláusula 6.1 se establece que el Concesionario determina las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios siempre que no excedan

las Tarifas Máximas o, si no están contempladas en el Anexo 5, las que fije el OSITRAN. Teniendo en cuenta que la propuesta de Adenda N° 6 diferencia a los pasajeros en transferencia, según la misma propuesta del Regulador, y de manera similar a la diferenciación de pasajeros nacionales e internacionales, se entiende que corresponde al OSITRAN la fijación de la TUUA correspondiente a estos pasajeros.

(...)

Con respecto a la tercera modificación, se establece la prohibición de exenciones al pago por servicios aeroportuarios utilizados por los usuarios. En su transferencia de un vuelo a otro, a través de las instalaciones del Aeropuerto, estos pasajeros, internacionales o nacionales, hacen uso y tienen disponible una serie de servicios que presta el Concesionario y sus Operadores, los cuales son facilitados a través de una serie de inversiones en activos, más aún en términos de cumplimiento de niveles o indicadores de calidad, operatividad y seguridad, que requieren ser cubiertos. Por tanto, como señala el OSITRAN, y en correspondencia con la segunda modificación mencionada anteriormente, resulta razonable que a los pasajeros en transferencia, sea internacional o nacional, se les cobre una tarifa.

Teniendo en cuenta que el sistema de tarifas es de competencia del OSITRAN, de acuerdo a las normas o leyes vigentes correspondientes, dicha entidad es la responsable de verificar y actuar en caso de rupturas del equilibrio económico financiero, debiendo restablecerla de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los pasajeros nacionales en transferencia, significan en cualquier interpretación una afectación a las condiciones económicas de la Concesión, resulta pertinente que el OSITRAN proceda a efectuar una revisión de tales condiciones y asegure el equilibrio de acuerdo a sus facultades en la función reguladora de tarifas.

En consecuencia:

La solicitud de LAP ha sido aceptada con una nueva redacción, para lo cual el OSITRAN es la entidad competente para la determinación del proceso de fijación, revisión y/o reajuste de tarifas. Al respecto, el OSITRAN dio conformidad al derecho del Concesionario a cobrar a los pasajeros de transferencia”.

[Énfasis y subrayado agregados.]

296. Como se puede observar del Informe N° 60-2013-MTC/25 antes citado, el Concedente también reconoció – como se ha desarrollado previamente en este informe – que la intención originaria de LAP fue cobrar a los pasajeros en transferencia la misma TUUA Internacional o Nacional que se cobra a los pasajeros embarcados por tener acceso a los servicios que se detallan en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Sin embargo, luego de una negociación entre el Concedente y el Concesionario, el MTC remitió una redacción del texto del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión distinta a la que planteó inicialmente LAP; además, el Concedente precisó que a esta propuesta se llegó de común acuerdo entre las Partes, lo que implica que LAP acordó variar el sentido de su propuesta original.
297. Así, el MTC señaló que la propuesta de Adenda 6 fue revisada por las Partes, incorporándose tres (3) modificaciones al Literal (a) del Numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión respecto al texto original:
- (1) **Precisión que la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se vienen prestando, los cuales se encuentran indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5:** Al respecto, señaló que se precisa que la TUUA que se cobra a los pasajeros embarcados está asociada a aquellos servicios contemplados en el Apéndice 1 del Anexo 5; por tanto, dicha modificación permite aclarar que la TUUA corresponde a los servicios contemplados en el mismo Contrato de Concesión.
 - (2) **El establecimiento del cobro de TUUA a pasajeros en transferencia según disposiciones contractuales y Leyes Aplicables:** Sobre ello, señaló que esta modificación contractual incorpora la posibilidad de cobro de una TUUA a los

pasajeros en transferencia, tanto internacional como nacional. Así, señala que, teniendo como referencia la propuesta del Regulador, se incluye la facultad del Concesionario de cobrar una TUUA a los pasajeros en transferencia, dado que constituyen usuarios que usan la infraestructura puesta a disposición por el Estado a través del Concesionario. De esta manera, indica que se prevé en el Contrato de Concesión no solo la diferenciación de pasajeros embarcados nacionales e internacionales, sino además de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales.

En esa línea, señala que *los pasajeros en transferencia, sean internacionales o nacionales, tienen la naturaleza de ser pasajeros que tienen puntos de origen y destino distintos a la ubicación del Aeropuerto. Estos pasajeros llegan al Aeropuerto desde su punto de origen para luego seguir su camino a su punto de destino.* Sin embargo, refiere que, en si bien en ese proceso el pasajero en transferencia hace uso efectivo de ciertos Servicios Aeroportuarios disponibles en las áreas a las cuales pueden tener acceso, los servicios que se pondrían a disposición de dichos pasajeros resultarían en algunos casos distintos o hasta de un alcance diferenciado respecto de que los podrían disponer los pasajeros embarcados desde posiciones domésticas. En esta perspectiva, manifiesta que resultaría razonable que a los pasajeros se les cobre una TUUA distinta a la TUUA cobrada a los pasajeros embarcados. Por tanto, refiere que, en este extremo, la posición del Regulador resulta coherente; esto es, que la TUUA para los pasajeros en transferencia pase por un proceso de regulación tarifaria.

- (3) **El establecimiento de prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados:** Al respecto, señala que, en correspondencia con la segunda modificación mencionada anteriormente, resulta razonable que, a los pasajeros en transferencia, sea internacional o nacional, se les cobre una tarifa.

298. En suma, aun cuando la modificación contractual surgió por una iniciativa de LAP, la propuesta formulada por el Concesionario a través de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 no se sostuvo durante todo el procedimiento previo a la suscripción de la Adenda N° 6. Adicionalmente a ello, el Informe N° 60-2013-MTC/25 prevé la nueva categoría de “pasajeros de transferencia” indicando que a estos se le cobraría la TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables, es decir, que solo a través de un procedimiento tarifario se determinarían las tarifas aplicables a dichos pasajeros, la misma que resultaba distinta a la TUUA Internacional y Nacional.
299. Asimismo, se observa que la redacción de la modificación contractual pretendía, con toda certeza, recoger la opinión del Organismo Regulador recaída en el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN en el sentido de que los pasajeros de transferencia son aquellos pasajeros internacionales o nacionales cuyo destino final no es Lima, pero que han de bajar del avión en que llegan al AIJC, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino. Asimismo, que los pasajeros en transferencia a los cuales resulta fijar una TUUA distinta, son aquellos que no tienen acceso a la totalidad de los servicios que integran la TUUA Internacional o Nacional (indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión). De ahí que la Adenda no solo se limita a establecer el cobro de una Tarifa a los pasajeros en transferencia, sino que precisa también que la TUUA (Nacional e internacional) se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
300. Posteriormente, con fecha del 14 de febrero de 2013, LAP y el MTC suscribieron un Acta de Entendimiento acordando que *“hasta el 21 de febrero [del 2013], harán sus mejores esfuerzos para alcanzar un acuerdo que permita la suscripción de la sexta adenda al Contrato de Concesión”*. El 22 de febrero de 2013 LAP y el MTC suscribieron un Acta de

Entendimiento declarando “haber llegado a un acuerdo respecto al texto de la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión”.

301. El 22 de febrero de 2013, el MTC remitió al Ositrán el Oficio N° 338-2013-MTC/25 comunicando que las Partes decidieron incorporar nuevas modificaciones al Contrato de Concesión, los cuales no fueron materia de pronunciamiento de parte del Ositrán. Sin embargo, ninguna de estas nuevas modificaciones estaba referida a la TUUA de Transferencia. En ese sentido, se reafirma el hecho de que, respecto a la redacción de la modificación contractual del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión formulado mediante el Informe N° 60-2013-MTC/25, existía un acuerdo entre LAP y el MTC.
302. Respecto a las nuevas propuestas de modificación contractual antes mencionadas, el Regulador emitió una opinión mediante el Informe N° 008-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 27 de febrero de 2013, el cual fue aprobado mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1356-445-13-CD-ISITRAN adoptado en la Sesión N° 445-2013-CD-OSITRAN y remitido al MTC mediante el Oficio Circular N° 006-13-SCD-OSITRAN el 27 de febrero de 2013.
303. El 28 de febrero de 2013, mediante el Informe N° 089-2013-MTC/25, el MTC elaboró un informe ampliatorio de las nuevas modificaciones comunicadas mediante el Oficio N° 338-2013-MTC/25, señalando que, *“sin perjuicio de la evaluación posterior realizada en este informe, (...) las únicas modificaciones realizadas al Proyecto de Sexta Adenda, fueron las que se remitieron al Regulador para opinión con el [Oficio N° 338-2013-MTC/25]”*.
304. Mediante el Oficio N° 034-2013-PD-OSITRAN del 28 de febrero de 2013, se solicitó al MTC el texto del proyecto definitivo de la adenda, a efectos de que el Consejo Directivo emita la opinión técnica correspondiente.
305. En atención a ello, el 01 de marzo de 2013, por intermedio del Oficio N° 373-2013-MTC/25, el MTC adjuntó la transcripción de algunas cláusulas de la adenda indicando que estas surgieron en el curso de las negociaciones y no modifican el Contrato de Concesión, por lo que no requerirían la opinión previa del Ositrán. En particular, las cláusulas se encontraban relacionadas a la construcción del Nuevo Terminal, declaraciones de las Partes y reglas de interpretación, en particular, sobre el objeto de la presente interpretación contractual se incorporó lo siguiente:

“CLÁUSULA QUINTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El CONCESIONARIO cobrará la TUUA a los pasajeros de transferencia, de acuerdo a lo establecido en el CONTRATO DE CONCESIÓN y las Leyes Aplicables, a partir de la puesta en operación del nuevo terminal de pasajeros contemplado en el Anexo 6 del CONTRATO DE CONCESIÓN.

(...)”.

306. Mediante el Oficio Circular N° 007-13-CD-OSITRAN del 04 de marzo de 2013, Ositrán puso en conocimiento del MTC el Acuerdo de Consejo Directivo N° 1537-446-13-CD-OSITRAN, adoptado en Sesión N° 446-2013-CD-OSITRAN, mediante el cual se aprobó el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN. En este informe, Ositrán manifestó que hasta dicha fecha solo había recibido propuestas unilaterales de las Partes y no la versión final del texto producto del acuerdo de las mismas. El Ositrán indicó que este emite opinión no solamente sobre las propuestas formuladas unilateralmente por las Partes sino también respecto a los nuevos textos acordados por las Partes, siendo que, si bien las opiniones del Ositrán no son vinculantes, las mismas constituyen un requisito de validez de las adendas a ser suscritas⁴⁶.

⁴⁶ Cabe precisar que el Organismo Regulador se refiere a las versiones unilaterales de las últimas modificaciones del texto de la Adenda N° 6, las cuales no habían sido remitidas al Ositrán de la misma forma en la que se remitió la

307. Mediante el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán se remitió al Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN abordado previamente, indicando que, de acuerdo a la interpretación contenida en el Acuerdo N° 560-156-04-CD-OSITRAN, “al pasajero de transferencia no se le puede cobrar la TUUA ya que este tipo de pasajeros no tiene físicamente la posibilidad de disponer la totalidad del paquete de servicios a los que responde la TUUA. No obstante, OSITRAN ha señalado que a partir de una modificación contractual, al pasajero de transferencia se le podría cobrar una nueva tarifa, por el paquete de servicios a los que sí tiene disposición, siempre que dicha tarifa sea previamente fijada por OSITRAN”, ratificándose en la propuesta de texto del considerando 247 del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN.
308. Adicionalmente, mediante el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Ositrán se pronunció sobre la Cláusula Quinta transcrita en el Oficio N° 373-2013-MTC/25, observando que esta no señala que Ositrán será quien fije la tarifa del servicio que reciben los pasajeros en transferencia. Además, el Ositrán indicó que, por tanto, *“en el articulado debe recogerse que la TUUA de los pasajeros de transferencia **es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio** cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del Ositrán”*. Adicionalmente, Ositrán comentó que *“debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las “Normas”*, en tanto esto incluye, de acuerdo al Contrato de Concesión, reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que puede dictar el Ositrán, como lo es el Reglamento General de Tarifas.
309. Mediante el Informe N° 092-2013-MTC/25 del 06 de marzo de 2013, el MTC nuevamente reconoció que la pretensión de LAP original había sido que *“se entienda claramente el alcance del cobro de la TUUA Internacional a todos los pasajeros que se embarquen a través del Aeropuerto, sin diferenciar la cantidad o el grado de uso de los servicios que se prestan”*.
310. Al respecto, a través del señalado Informe N° 092-2013-MTC/25, el Concedente estableció que *“es necesario tener en cuenta las opiniones que el Regulador ha emitido respecto al cobro de la TUUA en el AIJCh”*. En particular, el MTC se mostró conforme con la opinión del Ositrán recaída en el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, como se cita a continuación:

*“[E]l OSITRAN considera que es pertinente diferenciar entre pasajeros embarcados y pasajeros en transferencia, tanto nacionales como internacionales. **Bajo el entendido que a los pasajeros en transferencia se les brinda un “paquete de servicios” distinto al “paquete de servicios” que se les presta a los embarcados, así, a los primeros les correspondería que se les determine una tarifa distinta o TUUA para pasajeros en transferencia**”*. Luego, el informe reitera que, sobre dichas consideraciones, *“se aprecia que la propuesta de Sexta Adenda ha sido revisada respecto [a] la propuesta presentada por el Concesionario, incorporándose tres (3) modificaciones al Literal (a) del Numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión respecto al texto original: (i) precisión que la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, los cuales se encuentran indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5; (ii) cobro de una TUUA a pasajeros en transferencia según disposiciones contractuales, Leyes Aplicables y Normas; y, (iii) prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados”*.

Cabe resaltar que el MTC indicó que la primera modificación se hacía *“en el sentido de lo opinado por el Regulador”*; y, la segunda modificación, *“teniendo como referencia la propuesta del Regulador”*. Sobre este punto, el MTC indicó que ***“se deben considerar las siguientes definiciones establecidas por OSITRAN:***

versión de texto incluida en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el cual expresamente indicaba que, para dicha versión, *“el Concedente y el Concesionario producto de la negociación y de común acuerdo determinaron la redacción de la presente adenda considerando la opinión del Regulador”*.

- Se entiende por pasajeros de transferencia a aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJCh, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJCh, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino.

- Por pasajeros en tránsito se entiende a aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJCh, pero su avión hace escala en el AIJCh antes de despegar nuevamente hacia su aeropuerto de destino. Los pasajeros en tránsito no han de bajar del avión en que llegan y, por lo tanto, no ingresan al terminal del AIJCh”.

“[L]a propuesta de modificación debe tener por objeto recoger lo expresado por el Regulador en tanto considera que la TUUA aplicable a los pasajeros de transferencia implica un nuevo paquete de servicios, distinto al que corresponde a los pasajeros embarcados (nacionales e internacionales)”.

“Los pasajeros en transferencia, sean internacionales o nacionales, tienen la naturaleza de ser pasajeros que tienen puntos de origen y destino distintos a la ubicación del Aeropuerto. Estos pasajeros llegan al Aeropuerto desde su punto de origen para luego seguir su camino a su punto de destino. En este proceso, sin embargo, el pasajero en transferencia hace uso efectivo de ciertos Servicios Aeroportuarios disponibles en las áreas a las cuales pueden tener acceso. Si bien pueden no hacer uso de la totalidad de los servicios disponibles y a los cuales pueden tener acceso, el Concesionario tiene la obligación de mantener dicha disponibilidad”.

“[N]o obstante, los servicios que se pondrían a disposición de los pasajeros en transferencia resultarían en algunos casos distintos o hasta de un alcance diferenciado que los podrían disponer los pasajeros embarcados desde posiciones domésticas (...).

En estricto, si bien a los pasajeros en transferencia se les puede brindar algunos Servicios Aeroportuarios similares que a los pasajeros embarcados, los primeros no los disponen en igual alcance y, en algunos casos, no tiene[n] acceso a parte o alguno de ellos. En esta perspectiva, resultaría razonable que a los pasajeros se les cobre una TUUA distinta a la TUUA cobrada a los pasajeros embarcados. Por tanto, en este extremo, la posición del Regulador resulta coherente”.

311. En el Informe N° 092-2013-MTC/25 se concluye que la propuesta de modificación del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión “contempla la diferenciación de los pasajeros en transferencia respecto a los pasajeros embarcados reconocida por el OSITRAN, en tal sentido, resulta pertinente que se procure que esta última sea la competente en la fijación de la tarifa correspondiente a los pasajeros en transferencia”.
312. Como se aprecia del Informe N° 092-2013-MTC/25, este recoge la definición de pasajeros en transferencia presentada por el Organismo Regulador mediante el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, señalando que ellos son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino; y, que no tienen acceso a la integridad de los servicios de la TUUA Internacional o Nacional, por lo que se le debe cobrar una nueva tarifa – vía procedimiento de fijación tarifaria – distinta a la ya existente TUUA Internacional o Nacional. En ese sentido, se advierte que la posición del Concedente, sobre los puntos apenas detallados, se mantuvo firme respecto a su Informe N° 60-2013-MTC/25.
313. De manera adicional a lo expuesto, se observa que el Concedente – a través del Informe N° 092-2013-MTC/25 – no solo ratifica lo dicho en su Informe N° 60-2013-MTC/25 respecto a que los pasajeros en transferencia pueden ser internacionales o nacionales, sino que refuerza dicha idea indicando que lo son en la medida que tienen puntos de origen y destino distintos al AIJC.
314. De esa forma, recogiendo lo indicado previamente, a partir de la interpretación histórica del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se verifica que el

alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:

- i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.
- ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

315. Resulta pertinente agregar que el numeral 9.21 del Informe N° 092-2013-MTC/25 señala que “se entiende que la propuesta de Sexta Adenda no define una tarifa a cobrar a los pasajeros en transferencia, **menos aún pretende que la tarifa que se determine para estos pasajeros sea la misma que se cobra a los pasajeros embarcados.** La propuesta de Sexta Adenda permite diferenciar a los pasajeros en transferencia de los pasajeros embarcados. De esta manera, dado que los primeros pasajeros reciben una prestación de servicios con una cantidad y alcance diferenciada que el que presta a los embarcados, les corresponderá pagar una tarifa o TUUA distinta. Esta determinación de tarifa corresponde a OSITRAN”.
316. Esta cita del Informe N° 092-2013-MTC/25, permite evidenciar que el entendimiento del Concedente de la Adenda N° 6 es que se realice una diferencia entre la tarifa que se cobra a los pasajeros en transferencia – determinada en función al alcance particular dado por el Contrato de Concesión y su modificación contractual – y aquella que se cobra a través de la TUUA Nacional o Internacional en el AIJC.
317. Mediante el Informe N° 367-2013-MTC/08 del 08 de marzo de 2013, el MTC citó los pronunciamientos emitidos por el Ositrán mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, así como la opinión técnica del Informe N° 003-2012-GRE-GS-GAL-OSITRAN. Asimismo, el MTC reiteró sus consideraciones y conclusiones emitidas en el Informe N° 092-2013-MTC/25. De manera adicional, mediante el Informe N° 367-2013-MTC/08, el MTC señaló que:

“[L]a modificación planteada, no habilita al Concesionario a hacer el cobro de la TUUA por pasajero en transferencia, desde el día siguiente de la suscripción de la Adenda No. 6, por cuanto (...) primero será necesaria la participación del Regulador (OSITRAN), quien deberá analizar y aprobar, de ser el caso, la tarifa correspondiente, a través de un procedimiento que asegure el mantenimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato. Por otro lado, en la Cláusula Cuarta de la Adenda No. 6 se ha señalado explícitamente que el Concesionario cobrará la TUUA a los pasajeros en transferencia, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato, es decir sólo [sic] luego de haber efectuado importantes inversiones en la infraestructura del AIJCH, en beneficio del Estado y de los usuarios”.

[Subrayado agregado.]

318. Por último, el Informe N° 367-2013-MTC/08 señaló, en relación con el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que Ositrán “propuso un texto alternativo a la modificación planteada, el mismo que no ha sido recogido por las Partes, **considerando que la redacción en la Adenda No. 6, cumple con los requerimientos del Regulador,** quien deberá definir las tarifas de los pasajeros de transferencia, conforme a sus respectivas competencias; sin perjuicio de las coordinaciones previas que resulten necesarias”.
319. En ese sentido, se advierte que mediante el Informe N° 367-2013-MTC/08, el Concedente sustentó el hito temporal a partir del cual el Concesionario empezaría a cobrar la TUUA de Transferencia y, una vez más, aprobó el texto propuesto por el Informe N° 60-2013-MTC/25 con los ajustes que se citan a continuación, indicando que este cumplía con los requerimientos comentados por el Regulador a través de los Informes N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN y N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN.

**“ANEXO 5
POLITICA SOBRE TARIFAS
Régimen de tarifas y precios aplicables**

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

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

A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios (...).

[Énfasis y subrayado agregados.]

320. En conclusión, bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la Tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.
321. Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarcaba a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:
- (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.
 - (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
322. Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, así como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
323. Considerando ello, **a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y**

DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

F.2.2 Evaluación de los argumentos del Concesionario, el Concedente y AETAI

324. A continuación, se procederá a evaluar los argumentos del Concesionario, planteados mediante las Cartas C-LAP-GALG-2024-0277, C-LAP-GPF-2024-0379 y Carta C-LAP-GALG-2024-0402, así como aquellos presentados por el Concedente y AETAI.

a) Argumentos presentados por el Concesionario relativos a la interpretación literal del Contrato de Concesión

325. El Concesionario presentó los siguientes argumentos relativos a una interpretación literal del Contrato de Concesión:

- (i) Bajo una interpretación literal, se observa que el inciso a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se refiere expresamente al régimen de tarifas aplicables en el AIJC, en particular, regula las condiciones aplicables a la TUUA, quedando claro que estas disposiciones reconocen la finalidad de la TUUA de “ *cubrir los costos por los servicios* ” indicados en el Apéndice 1 de Anexo 5 y, además, el cobro “ *por los servicios que se prestan* ”.

Es decir, el **Contrato de Concesión reconoce la relación entre la TUUA y los servicios puestos a disposición de los pasajeros**. Esto resulta coherente con la diferencia entre la TUUA Nacional y la TUUA Internacional, al establecer expresamente que el cobro de la TUUA se diferenciará “entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales”. Siendo ello así, los pasajeros DOM-INT han venido pagando la TUUA Internacional, justamente porque tienen y tendrán a su disposición todos los mismos servicios que un pasajero embarcado en vuelo internacional en el AIJC, es decir, el 100% de los servicios de la TUUA, tanto en el terminal actual, como en el Nuevo Terminal. En esa línea, sostiene que es claro que el ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia comprende únicamente a los Pasajeros INT-INT y DOM-DOM, **y será determinada en función a los servicios que dichos pasajeros tengan a su disposición en el Nuevo Terminal del AIJC.**

- (ii) Asimismo, bajo una interpretación literal, los mecanismos y procedimientos a los que hace referencia el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se refiere al procedimiento de fijación a cargo de Ositrán, ello quiere decir que las Partes intencionalmente han remitido a Ositrán la fijación de la TUUA de Transferencia como un nuevo concepto. Ello se verifica también porque de acuerdo con la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión la TUUA de Transferencia se empezará a cobrar a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal, donde “se cobrará” implica “a futuro”, por tanto, se refiere a los pasajeros en transferencia que no venían pagando la TUUA. La TUUA de Transferencia se aplica a un supuesto distinto a los pasajeros que ya viene pagando la TUUA Nacional e Internacional, se trata de un nuevo concepto.

Adicionalmente, bajo la interpretación literal desarrollada por LAP, objetivamente, no existe disposición contractual alguna que permita modificar o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM. Más bien, son los pasajeros INT-INT y DOM-DOM los que no pagan la TUUA Internacional ni la TUUA Nacional, respectivamente, por lo que, desde un punto de vista literal, son solo estas dos clases de pasajeros a las que les corresponde pagar la TUUA de Transferencia según la Adenda N° 6.

Análisis de las Gerencias

326. En cuanto al argumento señalado en el **punto i de este acápite**, cabe señalar que, efectivamente, el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, estipula que la TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Asimismo, como se ha expuesto previamente, a partir de una interpretación literal de la Adenda N° 6, se observa que a través de la misma se incorporó en dicho numeral 1.1 del Anexo 5 que a los pasajeros en transferencia se les cobrará una TUUA de Transferencia que será fijada por el Ositrán, la cual podrá empezar a cobrar el Concesionario cuando inicie operaciones el Nuevo Terminal. Adicionalmente, se precisó que -a diferencia de ellos- a los pasajeros embarcados que se les cobra la TUUA (Nacional o Internacional) por los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En consecuencia, a partir de una lectura literal se puede apreciar que, a la fecha de suscripción de la Adenda N° 6, la principal diferencia entre ambas tarifas radicaba en que los pasajeros en transferencia no tenían acceso a la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, pues de lo contrario no habría sido necesario establecer una regulación diferenciada para ambos casos.
327. Asimismo, como se ha expuesto previamente, a partir de los antecedentes de la Adenda N° 6 se puede apreciar también es posible arribar a la conclusión antes señalada. Efectivamente, esa es la razón por la cual la Adenda N° 6 no se limitó a establecer el cobro de la TUUA de Transferencia, sino que también precisó -en línea con las interpretaciones previas del Ositrán- que a los pasajeros embarcados se les cobra la TUUA (Nacional o Internacional) por los servicios señalados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
328. En cuanto a lo que señala el Concesionario en el sentido que es claro que el ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia comprende únicamente a los Pasajeros INT-INT y DOM-DOM, **y será determinada en función a los servicios que dichos pasajeros tengan a su disposición en el Nuevo Terminal del AIJC**, debe indicarse que, a partir de una lectura literal del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, no se observa que al establecer el cobro de una TUUA de transferencia a los pasajeros en transferencia se haya hecho alusión a flujos específicos (INT-INT, DOM-DOM, DOM-INT, INT-DOM), sino que, como reconoce el Concesionario, la Adenda N° 6 establece el cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia, quienes no tenían acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5.
329. Respecto al argumento señalado en el **punto ii de este acápite**, el Concesionario indica que, bajo una interpretación literal del Contrato de Concesión, se verifica que este establece que la TUUA de Transferencia se empezará a cobrar a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal, donde “se cobrará” implica “a futuro”, por tanto, se refiere a los pasajeros en transferencia que no venían pagando la TUUA (es decir, pasajeros INT-INT y DOM-DOM), excluyendo así a los pasajeros DOM-INT. En particular, LAP alega que, dicha situación era tal, que en el Informe N° 092-2013-MTC/25, el Concedente concluyó que no se afectaban tales condiciones económicas del contrato, lo cual implica que la Adenda N° 6 no podría recoger que se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, y, para ello, citó el siguiente extracto de dicho informe:
- “9.13 Por consiguiente, la propuesta de Sexta Adenda busca mantener las condiciones económicas técnicas convenidas, y sin afectar el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes contempladas en el Contrato de Concesión vigente”.*
330. Adicionalmente, LAP menciona que el Informe N° 367-2013-MTC/08 del 8 de marzo de 2013, reconoce las opiniones emitidas por Ositrán, a efectos de que sea el Regulador quien determine el valor de la TUUA a los pasajeros en transferencia, para lo cual se señala expresamente que se deberá velar y asegurar que “se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión”.

“Se puede apreciar que la propuesta de modificación no determina una tarifa TUUA para pasajeros en transferencia, sean nacionales o internacionales. En la medida que el Regulador lo determine, será él el que finalmente fije una tarifa o TUUA distinta a la contemplada para los pasajeros embarcados. En tal sentido, en la determinación de esta tarifa, el OSITRAN debe velar también que se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de las Concesión”.

“Es preciso agregar, que la aprobación de la modificación planteada, no habilita al Concesionario a hacer el cobro de la TUUA por pasajero en transferencia, desde el día siguiente de la suscripción de la Adenda No. 6, por cuanto, tal como se ha señalado anteriormente, primero será necesaria la participación del Regulador (OSITRAN), quien deberá analizar y aprobar, de ser el caso, la tarifa correspondiente, a través de un procedimiento que asegure el mantenimiento del equilibrio económico - financiero del Contrato”.

331. Asimismo, LAP sostiene que no existe disposición en el Contrato de Concesión que permita modificar o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM.
332. Al respecto, cabe señalar que la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESIÓN, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato”.

[Énfasis agregado.]

333. A partir de una lectura literal de dicha cláusula se advierte que, efectivamente, establece un tiempo futuro a través del término “cobrará”, pues se sujeta el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. Sin embargo, a partir de la lectura literal de dicha cláusula, no se advierte – como indica LAP – que se haga alusión de manera específica a que el cobro de la TUUA de transferencia corresponde únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
334. De otro lado, a partir de una interpretación histórica de la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6, resulta pertinente reiterar que en el Informe N° 367-2013-MTC/08 del 08 de marzo de 2013, el Concedente señaló lo siguiente:

“Establecer la existencia de una tarifa específica para los pasajeros en transferencia, que deberá ser fijada por OSITRAN

Respecto a este punto, la redacción propuesta, considera el cobro de la TUUA, por un lado a los pasajeros embarcados, por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice No.1 del Anexo No.5 y, por el otro, de una TUUA distinta a los pasajeros en transferencia.

En tal sentido, la redacción propuesta busca establecer la existencia de TUUAs diferenciadas, según el tipo de pasajero que deba pagar por los servicios efectivamente recibidos.

(...)

Es preciso agregar, que la modificación planteada, no habilita al Concesionario a hacer el cobro de la TUUA por pasajero en transferencia, desde el día siguiente de la suscripción de la Adenda No. 6, por cuanto (...) primero será necesaria la participación del Regulador (OSITRAN), quien deberá analizar y aprobar, de ser el caso, la tarifa correspondiente, a través de un procedimiento que asegure el mantenimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato.

Por otro lado, en la Cláusula Cuarta de la Adenda No. 6 se ha señalado explícitamente que el Concesionario cobrará la TUUA a los pasajeros en transferencia, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato, es decir sólo [sic] luego de haber efectuado importantes inversiones en la infraestructura del AIJCH, en beneficio del Estado y de los usuarios”.

[Subrayado agregado, énfasis original.]

335. Como se puede observar, la intención de la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 al establecer que se “cobrará” la TUUA de Transferencia fue impedir que el Concesionario implemente un cobro a los pasajeros en transferencia a partir del día siguiente de la suscripción de la mencionada adenda y, más bien, supeditarla a la puesta en operación del Nuevo Terminal del AIJC.
336. Sobre ello, y tal como se ha explicado previamente, a través de la Adenda N° 6 se estableció un derecho a favor de LAP de cobrar una TUUA a los pasajeros en transferencia, estos son aquellos que no tienen disponible la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, pues LAP no ostentaba ese derecho a la firma de esa adenda. Tal es así que, al otorgarse ese derecho a favor de LAP en la mencionada adenda, se condicionó el inicio del cobro de dicha tarifa al inicio de la puesta en operación del Nuevo Terminal, correspondiendo al Regulador fijar la TUUA de Transferencia.
337. En consecuencia, lo que indica LAP respecto a que el concepto “cobrará” pretende establecer un hito para que a futuro se cobre solo a aquellos pasajeros que no venían pagando la TUUA (INT-INT y DOM-DOM), no se condice ni con la literalidad del Contrato de Concesión ni con el sustento que surge de los antecedentes de la suscripción de la Adenda N° 6, como es el Informe N° 367-2013-MTC/08. En este punto, cabe señalar que, el propio Concesionario ha señalado que, para efectos de la presente interpretación contractual, debe tenerse en consideración la opinión emitida por el MTC a través del referido Informe 367-2013-MTC/08; por lo que, es de su pleno conocimiento el sentido de la adenda, no pudiendo advertirse en ninguno de los antecedentes lo que afirma el Concesionario (eso es, que a través de la Adenda N° 6 se estableció que el cobro de la TUUA de Transferencia correspondía específicamente para determinados pasajeros: DOM-DOM o INT-INT).
338. En cuanto a lo que sostiene LAP, en el sentido que no existe disposición en el Contrato de Concesión que permita modificar o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM, parte de una premisa errada, esto es, que el Contrato de Concesión estableció en algún momento un derecho a favor del Concesionario de cobrar TUUA (Nacional o Internacional) en función de flujos específicos (DOM-INT e INT-DOM). En efecto, tal como se ha explicado previamente y como fluye de los antecedentes – entre ellos, las interpretaciones previas del Ositrán – desde el origen del Contrato de Concesión el Concesionario tuvo derecho a cobrar al TUUA (Nacional o Internacional) a los pasajeros embarcados en tanto tengan acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, siendo la disponibilidad de los servicios determinante a efectos de poder establecer el derecho a cobrar dicha Tarifa. Es así como, con la Adenda N° 6 se incorpora el derecho del Concesionario a cobrar una TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia que no tenían acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5, siendo que, a la fecha de la suscripción de dicha adenda, tales pasajeros eran los INT-INT y DOM-DOM.

b) Argumentos del Concesionario relativos a interpretación sistemática del Contrato de Concesión

339. El Concesionario presentó los siguientes argumentos relativos a una interpretación sistemática del Contrato de Concesión:

- (i) Bajo una interpretación sistemática, LAP sostiene que se debe valorar la parte final de la Sección “1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA” del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, según la cual se reconoce que la diferencia entre los valores de la TUUA se justifica en la existencia o disponibilidad de servicios distintos en el “área nacional” y el “área internacional” del AIJC. Así, en el caso de los pasajeros DOM-INT, al salir a la zona pública del AIJC y tener a su disposición todos los servicios que se brindan en el área internacional del AIJC, está justificado el cobro de la TUUA Internacional.

A consideración de LAP, dicha situación también se verificaría incluso en el supuesto de que se habilite algún corredor exclusivo para brindar una alternativa adicional y voluntaria para el recorrido de los pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal, en tanto dicha alternativa constituiría una facilidad adicional en el AIJC, que no perjudica, ni reduce, la puesta a disposición de los servicios a estos pasajeros. LAP considera importante mencionar que tiene la obligación de asegurar a los pasajeros la posibilidad de utilizar los servicios vinculados a la TUUA, mientras que el uso efectivo de éstos depende de la elección de los propios pasajeros.

- (ii) LAP menciona que el Anexo 6 de las Bases, el mismo que en su Sección 5.0 incluye el Pronóstico de la demanda de aviación 1997-2028 y actividad histórica de transporte aéreo, hace referencia a los Pasajeros Internacionales, precisándose que, dentro de las estimaciones del tráfico internacional, se consideraba un porcentaje de pasajeros en tránsito. Así, si bien se identifica a los pasajeros internacionales, se diferencia de estos a los pasajeros en tránsito. En tanto no hay una referencia expresa a los pasajeros en conexión DOM-INT, dado que estos se embarcan en un vuelo internacional y no son considerados como pasajero en tránsito, correspondería calificarlos también como pasajero internacional.

En la misma línea, LAP hace notar que, en el cuadro de suposiciones de demanda, se hace referencia a pasajeros de tránsito y no de transferencia o conexión. Siendo que un pasajero en tránsito por continuar su viaje en el mismo vuelo y aeronave no se considera embarcado desde el AIJC, no cumpliría con los requisitos para encontrarse obligado al pago de la TUUA. Distinto es el caso de los pasajeros que realizan una conexión DOM-INT, en tanto estos si se embarcan en un vuelo internacional, desde el AIJC.

LAP señala que, como parte de la proyección de los pasajeros proporcionada a los postores por parte del Estado Peruano, la misma que sirvió como base para la elaboración de sus propuestas, solo se contemplaron dos subcategorías: pasajeros en vuelo nacional y pasajeros en vuelo internacional, y, dentro de los pasajeros internacionales se consideró a aquellos en conexión internacional, ahora denominados DOM-INT.

- (iii) Asimismo, también bajo una interpretación sistemática de todas las secciones y documentos que conforman el Contrato de Concesión (entre ellos, la Propuesta Técnica como su Anexo 6), LAP concluye que el cobro de la TUUA de Transferencia no debe alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, ni el cobro de la TUUA Nacional a los pasajeros INT-DOM.

Al respecto, sostiene que es relevante interpretar las disposiciones contractuales de manera integral con la Propuesta Técnica de LAP, la cual, según indica, consideró a los pasajeros DOM-INT y a los pasajeros INT-DOM como parte de las cifras correspondientes a los pasajeros de origen internacionales y nacionales, respectivamente. Teniendo presente ello y que la Propuesta Técnica sirvió de base para la formulación de la Propuesta Económica para la adjudicación de la concesión, no es posible impedir o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los

pasajeros DOM-INT porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión y alterar su equilibrio económico – financiero.

Además, LAP indica que, considerando la Propuesta Técnica como Anexo 6 del Contrato de Concesión, las Partes acordaron y siempre entendieron que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión. Ello, en tanto las proyecciones que sustentaron sus Propuestas Técnica y Económica parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen”. Al respecto, el Concesionario señaló que los pasajeros DOM-INT son considerados “pasajeros de origen” que se embarcan en vuelos internacionales, es decir, pasajeros a los cuales se les ha venido y se les debe continuar cobrando la TUUA Internacional a efectos de mantener el equilibrio económico – financiero de la concesión.

LAP señala que los alcances de la Propuesta Técnica deben ser respetados en tanto es un documento fundamental para el desarrollo de la concesión, como parte de los compromisos que conforman el Contrato de Concesión y que se encuentran garantizados por el Estado peruano a través del Contrato de Garantía celebrado el 16 de marzo de 2001 y según lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 022-2001-EF.

El Concesionario añade que Ositrán conoce que la Propuesta Técnica parte de la premisa de que el AIJC sería un centro de interconexión o *hub* en el Perú para salidas al extranjero, es decir, un punto necesario para las conexiones DOM-INT, conforme se desprende de diversas secciones del Capítulo 4 “Plan Comercial y Administrativo (Plan de Negocios)” de la Propuesta Técnica (el “Plan de Negocios”). En síntesis, el Plan de Negocios permite apreciar que un componente muy importante para la promoción del Proyecto y la adjudicación de la concesión fue reconocer y proyectar al AIJC como un centro de interconexión para los pasajeros DOM-INT. Como tal, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros es fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.

LAP señala también que en la Tabla A-1 que forma parte del Capítulo 2, Tomo I, de la Propuesta Técnica, únicamente se contempla el volumen de pasajeros clasificándolos en “Internacionales” y “Nacionales”; igualmente, que la Tabla de Ingresos y Egresos: Presupuesto Anual de Ingresos y Egresos para el Periodo de la Concesión que debía ser presentada por los postores, y que fue presentada por LAP, en lo que respecta a la TUUA, se desagregó en: Nacional e Internacional, sin diferenciarse a la interna de estas categorías.

Finalmente, LAP alega que el flujo de los pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica de LAP. Asimismo, menciona que el Plan de Negocios permite apreciar que un componente importante para la promoción del Proyecto y la adjudicación de la concesión fue reconocer y proyectar al AIJC como un centro de interconexión para los pasajeros DOM-INT. Como tal, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros resulta ser fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.

- (iv) LAP alega que en la Tabla B-6 de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión se incluyeron los volúmenes importantes de diseño de tráfico de pasajeros y operaciones por hora punta, divididos en categorías de pasajeros internacionales y nacionales desde el año 2000 hasta el 2030. En el caso particular de los pasajeros internacionales de salida, se observa que – tal como se señaló a

través de las Bases del Concurso – esta categoría de pasajero incluye a aquellos pasajeros de origen, conexión o transferencia y tránsito. Indica que, en el caso de los pasajeros en transferencia, esta clasificación comprende a los pasajeros INT-INT o DOM-DOM, siendo que el pasajero que realiza una conexión DOM-INT es considerado como un pasajero internacional en tanto se embarca en un vuelo internacional en el AIJC.

Al respecto, también precisa que este segmento de pasajeros (DOM-INT) – que existía y fue considerado en las proyecciones iniciales de pasajeros internacionales – se ha mantenido constante, siendo que LAP ha venido cobrando a estos pasajeros la TUUA Internacional, al ser pasajeros que se embarcan en el AIJC para tomar un vuelo internacional.

Análisis de las Gerencias

340. Mediante el argumento expuesto en el **punto i de este acápite**, el Concesionario señala que, a partir de una interpretación sistemática de la Sección “1.1. Instalaciones y Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA” del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se reconoce que la diferencia entre los valores de la TUUA plasmados en el Contrato de Concesión se justifica en la existencia o disponibilidad de servicios distintos en el “área nacional” y el “área internacional” del AIJC; así, para el caso de Pasajeros DOM-INT menciona lo siguiente⁴⁷:

“70. En el caso de los Pasajeros DOM-INT, al salir a la zona pública del AIJC y tener a su disposición todos los servicios que se brindan en el “área internacional” del AIJC, está absolutamente justificado el cobro de la TUUA Internacional, tal como se ha venido realizando desde el inicio de la operación de la concesión en el año 2001, sin que existiera duda o ambigüedad alguna sobre dicho cobro durante todo este tiempo. Inclusive, dicho cobro no debería variar, pues ello implicaría un incumplimiento al Contrato de Concesión”.

[Subrayado y énfasis agregados].

341. Al respecto, se observa que el Concesionario afirma que la razón por la cual al pasajero DOM-INT se le ha venido cobrando el valor de la TUUA internacional se debe a que el flujo o recorrido que realizan tales pasajeros hace que estos tengan a disposición todos los servicios que se brindan en el área internacional, tal como era al momento de la suscripción de la Adenda N° 6.
342. Sobre ello, como se ha indicado de manera reiterada en el presente Informe Conjunto, en la medida que los pasajeros DOM-INT tengan la posibilidad de acceder a la integridad de los servicios establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, tal como lo tenían al momento de la suscripción de la Adenda N° 6, les corresponderá el cobro de la TUUA Internacional.
343. Por otro lado, sobre el argumento de LAP señalado en el **punto ii de este acápite**, este hace referencia al Anexo 6 de las Bases, señalando que como parte de la proyección de los pasajeros solo se contempló dos subcategorías: pasajeros en vuelo nacional y

⁴⁷ Cabe señalar que, mediante Carta C-LAP-GPF-2024-0379, el Concesionario señaló que dicha situación también se verificaría incluso en el supuesto de que se habilite algún corredor exclusivo para brindar una alternativa adicional y voluntaria para el recorrido de los pasajeros DOM-INT en el Nuevo Terminal; ello, en un contexto en el cual informó que se encontraba evaluando la implementación de una “facilidad adicional” (corredor). Sin embargo, de manera posterior, mediante Carta C-LAP-GALG-2024-0402, el Concesionario ha señalado que dicha alternativa ha quedado descartada.

En cualquier escenario, es preciso reiterar que, a partir de la literalidad del Contrato de Concesión, como los antecedentes del Contrato de Concesión, se verifica que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de transferencia, son aquellos que no tienen acceso a la integridad de los servicios señalados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

pasajeros en vuelo internacional, y, dentro de los pasajeros internacionales se consideró a aquellos en conexión internacional, ahora denominados DOM-INT.

344. Sobre el particular, se debe precisar que como parte proceso de Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del AIJC (en adelante, Proceso de Licitación), se presentaron las bases consolidadas de licitación donde se desarrollan los aspectos que el Concesionario deberá considerar durante el referido proceso de licitación.
345. Así, como parte de las bases consolidadas se presentó a los postores el Anexo 6 – “Términos de Referencia Técnico”, en el cual se desarrollaron los requerimientos técnicos mínimos, conceptos que, entre otros, el Estado consideró importante y cuya información debería ser tomada como guía y base por los Postores para que, aunado a su propia investigación, desarrollen su propia Propuesta Técnica, siendo la Propuesta Técnica ganadora la que se convertiría en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
346. De esta manera, el Concesionario fundamenta su posición haciendo referencia a un párrafo de la **sección 5.0 “Pronóstico de la demanda de aviación 1997-2028 y actividad histórica de transporte aéreo y el Cuadro 1-2 del Anexo 6 de las Bases**, el cual se muestra a continuación:

“ANEXO N° 6 - SECCION 5.0

(...)

1.B.1.2 Pasajeros internacionales

El Aeropuerto de Lima es principalmente un aeropuerto de origen-destino para el tráfico internacional, con alrededor del 10 por ciento de pasajeros en tránsito. Actualmente, no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia. Casi todos los pasajeros en tránsito corresponden a aerolíneas que sirven a los aeropuertos de Brasil, Chile y Argentina, que usan Lima como punto de parada para acceder a los aeropuertos de Norteamérica, principalmente Nueva York y Los Angeles. Las aerolíneas sudamericanas (Lan Chile, Aerolíneas Argentinas y Varig) dan cuenta del 90 por ciento de los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto de Lima”.

(...)

Cuadro 1-2							
Aeropuerto Internacional Jorge Chavez - Lima							
Suposiciones de Demanda - Proyección Base							
Pasajeros	1997	1998	2003	2008	2013	2018	2028
Abordos Internacionales	835,109	903,887	1,238,766	1,631,503	2,163,264	2,797,796	4,500,069
Salida de Tránsito Internacional	101,674	110,370	150,926	201,213	263,363	340,872	555,580
Abordos Nacionales	993,691	1,087,005	1,467,233	1,819,233	2,255,680	2,796,833	4,299,766

[Subrayado y énfasis agregados.]

347. Sobre ello, el Concesionario concluye lo siguiente:

*“2.5 A partir de las proyecciones y características antes señaladas, se advierte que, si bien se identifica a **los pasajeros internacionales**, se diferencia de éstos a los **pasajeros en tránsito**. Asimismo, en tanto aquí no hay una referencia expresa a los pasajeros en conexión DOM-INT, en tanto estos se embarcan en un vuelo internacional, y no son considerados como pasajero en tránsito, correspondería calificarlos también como pasajero internacional.”*

2.6 Por tanto, desde la regulación inicial, como parte de la definición de los alcances de la TUUA, solo se contemplaron dos subcategorías: una para los pasajeros que se embarquen en vuelo Nacional y una para aquellos que se embarquen en vuelo Internacional, desde el AIJCH. Esta última comprendía a los ahora denominados pasajeros DOM – INT.”

2.7 Nótese que, en el cuadro de suposiciones de demanda, se hace referencia a pasajeros de tránsito y no de transferencia o conexión. En efecto, **estas son categorías distintas, existiendo ya un consenso respecto de sus alcances**: Un pasajero en tránsito continúa en el mismo vuelo y aeronave, mientras que un pasajero en transferencia se embarca en el AIJCH en otro vuelo o aeronave. Siendo que un pasajero en tránsito por continuar su viaje en el mismo vuelo y aeronave no se considera embarcado desde el AIJCH, no cumpliría con los requisitos para encontrarse obligado al pago de la TUUA. Distinto es el caso de los pasajeros que realizan una conexión DOM – INT, en tanto estos sí se embarcan en un vuelo internacional, desde el AIJCH”.

[Subrayado y énfasis agregados.]

348. Al respecto, el análisis del Concesionario omite lo señalado en el Cuadro 1-2 de la sección 5.0 del Anexo 6 de las bases consolidadas que él mismo citó, en la cual se menciona a los tres tipos de pasajeros (internacional, tránsito y abordos nacionales). Así, conforme a lo plasmado en el referido cuadro, los pasajeros de tránsito son cerca del 10% del total, siendo considerados – de esa forma – en las suposiciones de la demanda. Sin embargo, no ocurre lo mismo con los pasajeros en transferencia, pues respecto a estos, las bases mencionan que el AIJC **no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia**. Por tanto, con base en dicha premisa, no es correcto lo afirmado por el Concesionario cuando menciona que los pasajeros DOM-INT fueron considerados en la categoría de pasajeros Internacionales, por el contrario, del párrafo citado se puede inferir que los pasajeros en transferencia no fueron considerados en el flujo principal de proyección, ello, dado que el Concedente previó que el AIJC no sería considerado como aeropuerto internacional de transferencia.
349. En ese sentido, teniendo en cuenta el contenido en las bases de licitación, que son propuestas por el Estado y tomadas como insumo para la elaboración de la propuesta Técnica del Concesionario, al momento de la celebración del Contrato de Concesión, ninguna de las Partes consideró que los pasajeros en transferencia representaban un factor significativo en la privatización del AIJC.
350. Al considerarse que el AIJC era principalmente un aeropuerto para el uso de pasajeros de origen - destino, que servía además como punto de parada para pasajeros en tránsito, pero que no se consideraba de uso potencial para pasajeros en transferencia, mal podría suponerse que efectivamente se debió haber considerado en el cálculo de la TUUA el flujo de pasajeros en transferencia.
351. Por otro lado, el Concesionario afirma que, actualmente, se tiene un consenso de que los pasajeros en transferencia son diferentes a los pasajeros de tránsito y, por tanto, los pasajeros DOM-INT deben estar contenidos en la categoría de pasajeros Internacionales.
352. Sobre el particular, si bien existen diferencias en la definición de pasajeros en tránsito y pasajeros en transferencia, esto no implica necesariamente que los pasajeros de transferencia fueran incluidos dentro de la categoría de pasajeros internacionales, solo porque estos últimos embarcan en vuelos internacionales. Efectivamente, si bien a la fecha, como señala el Concesionario, existe un consenso en la diferencia entre pasajeros de tránsito y transferencia, también existe un consenso respecto a que los pasajeros en transferencia son distintos a los pasajeros internacionales, por lo cual, no se puede establecer que necesariamente estos están contenidos como parte de los pasajeros internacionales mostrados en la Cuadro 1-2 del Anexo 6 de las bases.
353. Con relación a los argumentos del Concesionario señalados en los **puntos iii y iv** del presente acápite, estos hacen referencia a que la interpretación de las disposiciones contractuales se debe realizar teniendo en cuenta lo establecido en la Propuesta Técnica contenida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.

354. De acuerdo con el Concesionario, la Propuesta Técnica como parte del Contrato de Concesión cobra relevancia en el marco del artículo 1 del Decreto supremo N° 022-2001-EF.18, conforme al cual el Estado Peruano garantizó las declaraciones, obligaciones y garantías a su cargo bajo el Contrato de Concesión:

Decreto Supremo Nro. 022-2001-EF: “Artículo 1.- El Estado Peruano garantiza, mediante contrato celebrado al amparo del Artículo 1357 del Código Civil, las declaraciones, obligaciones y garantías a su cargo, contenidas en el contrato de concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, que se celebre con LIMA AIRPORT PARTNERS SRL., Sociedad Concesionaria constituida por el consorcio Frankfurt - Bechtel - Cosapi; adjudicatario de la Buena Pro de la Licitación Pública Internacional para la entrega en Concesión al Sector Privado del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

[Subrayado y énfasis agregados.]

355. De esta manera, el Concesionario señala que “(..) la obligatoriedad de la Propuesta Técnica como Anexo 6 del Contrato de Concesión es clara, como parte de los compromisos que conforman este contrato y que se encuentran garantizados por el Estado peruano. En particular, respecto al desarrollo de las “Mejoras”, como el Nuevo Terminal, las Cláusulas 5.6 y 5.7 del Contrato de Concesión disponen expresamente que estas deben ser realizadas de acuerdo con lo establecido en el referido Anexo 6”.⁴⁸
356. En esa línea, LAP alega que el otorgamiento de garantías por el Estado Peruano bajo el marco normativo antes indicado materializa las características especiales de los Contratos-Ley, reconociendo un estatuto jurídico particular y protección a los acuerdos con privados con el fin de promover inversiones en ciertos proyectos de gran relevancia para el país, tales como la Concesión.
357. Así, a través de la Carta C-LAP-GPF-2024-0379, el Concesionario hace referencia a diversos puntos del Anexo 6, expuestos en el acápite “E.1 Posición de LAP” del presente Informe y resumidos en los puntos (iii) y (iv) del presente acápite, para concluir que mediante dichos aspectos, se muestra que las Partes acordaron y siempre entendieron que los Pasajeros DOM-INT y los Pasajeros INT-DOM, continuarían pagando TUUA nacional e Internacional desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión⁴⁹.
358. Al respecto, en referencia al marco jurídico particular y la protección de los acuerdos pactados con privados, se debe precisar que el Decreto Supremo N° 022-2001-EF.18, al cual se hace referencia, establece claramente que lo que respalda o garantiza el Estado Peruano son las declaraciones, obligaciones y garantías contenidas en el Contrato de Concesión que estén a su cargo.
359. En ese sentido, es importante señalar que bajo el marco legal vigente al momento del proceso de licitación y lo establecido en el Contrato de Concesión, existen diferentes responsabilidades y riesgos asumidos por las Partes, y no todos son compromisos del Estado, siendo que para el Contrato de Concesión, el Concesionario asume entre otros

⁴⁸ Pie de página omitido.

⁴⁹ Carta C-LAP-GPF-2024-0379:

“74. Es en virtud de tal reconocimiento y premisas básicas de la Propuesta Técnica que, desde el inicio de la concesión a la fecha, los Pasajeros DOM-INT y los Pasajeros INT-DOM han venido abonando la totalidad de la TUUA Internacional y la TUUA Nacional, respectivamente.

75. De tal forma, desde la formulación y adjudicación de la concesión, que quedó plasmada en el Contrato de Concesión a través de la inclusión de la Propuesta Técnica como Anexo 6 y parte del mismo, las partes acordaron y siempre entendieron que los Pasajeros DOM-INT y los Pasajeros INT-DOM, continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión”.

aspectos, los gastos y riesgos relacionados al desarrollo a los contratos de operación y realización de las mejoras, entre ellos los incluidos en el Anexo 6 del Contrato.

360. Efectivamente, el Decreto Supremo N° 059-96-PCM, norma que formó parte del marco legal del proceso de Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chavez”⁵⁰, establece lo siguiente.

“Artículo 25.- La concesión, se otorgará **al titular de la propuesta técnica y económicamente más conveniente**, la cual se determinará según el sistema de evaluación que se fije en las bases, entre otros, teniendo en consideración:*

- a) El nivel tarifario y su estructura de ser el caso;*
- b) El plazo de otorgamiento de la concesión;*
- c) La oferta financiera;*
- d) Los ingresos garantizados por el Estado;*
- e) **El compromiso de riesgo asumido por el oferente**, respecto del costo del proyecto y **los riesgos en la explotación**;*
- f) la fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión, de ser el caso; y, g) Otros servicios adicionales, útiles y necesarios”.*

[Subrayado y énfasis agregados].

361. Asimismo, el Contrato de Concesión en la Cláusula 22 referida a los riesgos de la Concesión, refiere lo siguiente:

**“CLÁUSULA 22
RIESGOS DE LA CONCESION**

22.1. Asunción del Riesgo. *Salvo por aquellos casos en los que se establece en el presente Contrato responsabilidad para el Concedente o para cualquiera de sus organismos, **el Concesionario asume por su propia cuenta los gastos y riesgos** asociados con el desarrollo de cualquier Contrato de Operación, la prestación de los Servicios Aeroportuarios y servicios en general, la realización de las Mejoras, **aquellos gastos y riesgos derivados** del uso de tecnología y patentes propias del Concesionario, y todas aquellas materias u operaciones bajo su control o bajo su responsabilidad de acuerdo con el presente Contrato, salvo lo establecido en la Cláusula 26 del presente Contrato”.*

[Énfasis y subrayado agregados.]

362. Del mismo modo para el caso de información aeroportuaria que sirvió de base para la elaboración de la Propuesta Técnica, cabe citar lo establecido en el numeral 5.18 de la Cláusula 5 del Contrato de Concesión relacionada:

“5.18 Información Aeroportuaria. *El Concedente ha puesto a disposición del Concesionario la sala de datos, a la que las Bases hacen referencia, que contiene cierta información para uso y beneficio del Concesionario y de los Inversionistas Estratégicos. El Concesionario y los Inversionistas Estratégicos reconocen la disponibilidad de dicha información y **por el presente declaran que han llevado a cabo su propia investigación (due diligence) y que proceden en el presente Contrato por su propia cuenta y riesgo**”.*

[Subrayado y énfasis agregados.]

⁵⁰ Bases consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez:

“1.3. Marco Legal de la Licitación - Leyes Aplicables
(...)”

1.3.3 Mediante Decreto Supremo N059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996 se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras públicas de infraestructura y de servicios públicos”.

363. Por tanto, aquellos supuestos que formaron parte de la Propuesta Técnica del Concesionario que no fueron parte de la Base o circulares del proceso Licitación no pueden ser *a priori* asumidos como riesgos también para el Concedente, siendo que cada aspecto debe ser analizado sobre la base de las cláusulas del Contrato de Concesión y la distribución de riesgos asumidos por las Partes, siendo que lo único que se puede afirmar de manera general es que estos se basaron en la propia investigación del Concesionario, siendo que este el asume el riesgo de que dichos supuestos puedan resultar incorrectos o mal estimados.
364. Por otro lado, LAP afirma que, **en tanto las proyecciones que sustentaron las Propuestas Técnica y Económica del Concesionario parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen” internacionales y nacionales, se entiende que las Partes acordaron y siempre entendieron que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión.**
365. Al respecto, y sin perjuicio de la posible estructura o composición de los flujos de pasajeros y proyección que el Concesionario presentó como parte de su Propuesta Técnica que, además, le permitió ganar el proceso de licitación, acorde con lo expuesto previamente, la información aeroportuaria utilizada se basa su propia investigación (*due diligence*) y, por tanto, es parte de los riesgos asumidos por el Concesionario, no pudiendo ser atribuibles al Concedente ni afirmar que estos son acuerdos entre las Partes.
366. Asimismo, cabe traer a colación lo descrito previamente en referencia a la sección 5.0 del Anexo N° 6 de las bases que era de conocimiento del Concesionario y que se toma como base para la propuesta económica en la cual se menciona que el AIJC **no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia.**
367. En ese sentido, lo que se puede afirmar es que, al momento de elaboración de su Propuesta Técnica, el Concesionario tenía pleno conocimiento de que para el Estado los pasajeros en transferencia nunca representaron un factor significativo a ser considerado para el desarrollo del AIJC. Por tanto, en caso de que el Concesionario, sobre la base de sus estudios, hubiera proyectado escenarios diferentes a los considerados por el Estado, estos se asumen sobre la base de sus propios riesgos.
368. Adicionalmente, sin perjuicio de lo señalado previamente, respecto a la Propuesta Técnica del Concesionario, LAP alega que diversas partes de dicho documento, a su juicio, permitirían reflejar que las Partes acordaron y siempre entendieron que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión. Ello, en tanto las proyecciones que sustentaron sus Propuestas Técnica y Económica parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen”, que para el caso de DOM-INT embarcaban en vuelos internacionales. A continuación, se presentan algunas de las citas acotadas por el Concesionario en el sentido antes descrito:

Volumen 5 de la Propuesta Técnica:

“Centro de Interconexión (“Hub”) Nacional

“El aspecto fundamental para el sistema de transporte aéreo peruano, es la puesta en práctica del concepto del empleo del aeropuerto de Lima como un “hub” nacional (o doméstico). Este plan será desarrollado desde un inicio e implementado por etapas, trabajando en estrecha colaboración con los transportistas nacionales y los 12 más importantes aeropuertos del Perú, los mismos que forman parte de la red de rutas troncales a lo largo y ancho del país. La aplicación de esta sinergia aeroportuaria es esencial para el éxito del plan y beneficio de todos los participantes en el proyecto”.

Tabla A-1 que forma parte del Capítulo 2, Tomo I, de la Propuesta Técnica:

Tabla A-1 Pronóstico de Pasajeros								
	2000	2005	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Internacionales								
Total Anual	2,238,896	3,312,917	4,055,044	4,573,944	5,970,594	7,586,785	9,329,062	11,358,334
Salidas	1,119,448	1,656,459	2,027,522	2,286,972	2,985,297	3,793,393	4,664,531	5,679,167
Llegadas	1,119,448	1,656,459	2,027,522	2,286,972	2,985,297	3,793,393	4,664,531	5,679,167
Hora Punta	1,150	1,500	1,700	1,810	2,240	2,690	3,190	3,750
Nacionales								
Total Anual	2,357,320	3,174,246	3,818,407	4,267,102	5,477,886	6,978,626	8,495,252	10,376,741
Salidas	1,178,660	1,587,123	1,909,204	2,133,551	2,738,943	3,489,313	4,247,626	5,188,371
Llegadas	1,178,660	1,587,123	1,909,204	2,133,551	2,738,943	3,489,313	4,247,626	5,188,371
Hora Punta	1,250	1,400	1,550	1,630	1,970	2,360	2,770	3,240

369. Sobre los supuestos utilizados en la Propuesta Técnica del Anexo 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario afirma que del Plan de Negocios se desprende que el AIJC sería un centro de interconexión o *hub* en el Perú para salidas al extranjero, **es decir, un punto necesario para las conexiones DOM-INT**, así mismo, sobre la base de ello, las tablas (como la Tabla A-1) reflejaría que los pasajeros DOM-INT forman parte de los pasajeros internacionales. Por tanto, según LAP, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros es fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.
370. Al respecto, se debe resaltar que en ninguno de los textos o tablas expuestas en los argumentos del Concesionario se menciona explícitamente que los pasajeros DOM-INT se consideran como parte de pasajeros internacionales. Es más, en los mismos informes legales presentados por el Concesionario en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia⁵¹, solo se hace referencia a lo que supuestamente afirma el Concesionario: “A mayor abundamiento, **de acuerdo con lo informado por LAP, la relevancia y consideración del flujo de los Pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros, fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica**”.
371. Ahora, respecto a lo que abarca el pago de la TUUA Internacional, el Concesionario olvida que, a diferencia del Anexo 6, el valor de la TUUA y las consideraciones para su fijación no forman parte de la Propuesta Técnica del Concesionario, sino que ello fue establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Dicho valor de TUUA es un insumo que debió recoger el Concesionario para formular su Propuesta Técnica.
372. Al respecto, cabe traer a colación nuevamente lo estipulado la sección 5.0 de las bases de licitación referido al “Pronóstico de la demanda de aviación 1997 2028 y actividad histórica de transporte aéreo para el caso de Pasajeros Internacionales”. Como se mencionó previamente, para dicho caso, el Estado consideró que el Aeropuerto **no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia**.
373. Asimismo, en las bases al referirse a la TUUA establece que “*Es la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto. Existen dos tarifas por este concepto, tarifa nacional y tarifa internacional*”. Lo anterior guarda coherencia con el formato de la tabla de ingresos y egresos expuesta en las bases de licitación que debía ser llenada y presentada por los postores, en la cual

⁵¹ Informe presentado por el Estudio Rodrigo, Elías & Medrano Abogados, adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, remitido al Regulador el 19 de agosto de 2024.

no se hace ninguna referencia a ingresos derivados de pasajeros en transferencia, tal como se muestra a continuación:

		ANEXO 1																													
		Tabla de Ingresos y Egresos																													
		Presupuesto Anual de Ingresos y Egresos para el Período de la Concesión																													
INGRESOS		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
I.	Ingresos aerolíneas																														
	Tasa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)																														
	Nacional																														
	Internacional																														
	Tarifa de Atarización																														
	Nacional																														
	Internacional																														
	Embarcadero de Aviones																														
	Servicio de Rampa o Maniobras en Tierra																														
	Puerto de Abordaje																														
	Total Ingresos Aerolíneas																														

Fuente: Circular N° 029-99-CEA.

374. Por tanto, tomando en cuenta que el Concedente consideró que el AIJC era principalmente un aeropuerto para el uso de pasajeros de origen - destino, que servía además como punto de parada para pasajeros en tránsito, pero que no se consideraba como un aeropuerto internacional para pasajeros en transferencia, y además que en ninguna parte de las Bases se establece alguna referencia a que la TUUA considera algún flujo de pasajeros en transferencia, no se pudo establecer, tal como afirma el Concesionario, que para la determinación de la TUUA se consideró a los pasajeros en transferencia.
375. En ese sentido, tampoco se puede establecer, como afirma el Concesionario que, de acuerdo con lo previsto en su Propuesta Técnica, siempre le correspondió el pago de TUUA internacional o nacional a los Pasajeros DOM-INT y INT-DOM, dado que el valor y consideraciones de la TUUA no se establecen mediante el contenido de dicho Anexo 6.
376. Finalmente, el Concesionario hace referencia a una posible afectación del equilibrio económico-financiero⁵²:

“3. La Propuesta Técnica, que forma parte del Contrato de Concesión como su Anexo 6, consideró a los flujos de los Pasajeros DOM-INT y de los pasajeros con recorrido Internacional-Doméstico (“Pasajeros INT-DOM”) como parte de las cifras correspondientes a los “pasajeros de origen” internacionales y nacionales, respectivamente. Teniendo presente ello y que la Propuesta Técnica sirvió de base para la formulación de la Propuesta Económica para la adjudicación de la concesión, no es posible impedir o alterar el cobro de la “TUUA Internacional” a los Pasajeros DOM-INT porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión y alterar su equilibrio económico – financiero. (...)”

[Subrayado y énfasis agregados.]

377. Al respecto, el Concesionario afirma que, dado que la Propuesta Técnica sirvió de base para el desarrollo de la Propuesta Económica, no es posible impedir o alterar el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT porque ello implicaría desconocer el esquema de la concesión y alterar su equilibrio económico – financiero.
378. Sobre el particular, se debe precisar que el equilibrio económico financiero de la Concesión considera, entre otros aspectos, los riesgos asumidos por cada una de las Partes al momento de la firma del Contrato de Concesión. En ese sentido, de lo expuesto previamente, los riesgos derivados de la proyección y estructura de flujos de pasajeros previstos por el Concesionario para la elaboración de su Propuesta Técnica y Económica le competen a este y, por tanto, no es posible establecer que dicho riesgo deba ser asumido por el Concedente.
379. Por otro lado, acorde con lo desarrollado anteriormente, la Propuesta Técnica o Propuesta Económica del Concesionario no determinan cuáles son los pasajeros afectos al pago de la TUUA, sino que ello viene establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. En ese

⁵² Informe presentado por el Estudio Rodrigo, Elías & Medrano Abogados, adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, remitido al Regulador el 19 de agosto de 2024.

sentido, no se advierte alguna parte en las Bases de Licitación sobre la que se puede desprender que el cobro de la TUUA correspondería también a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM; por el contrario, la sección 5.0 de las Bases de Licitación sostiene que para el Estado el AIJC **no se considera como un futuro aeropuerto internacional de transferencia.**

380. En ese sentido, contrario a lo que expone el Concesionario, no existen argumentos para afirmar que a los pasajeros DOM-INT siempre les correspondió el pago de la TUUA como parte del esquema del equilibrio-económico de la Concesión, dado que no existe evidencia de que la TUUA establecida en el Contrato de Concesión tomara como parte de su determinación el flujo de pasajeros en transferencia.

c) Argumentos presentados por el Concesionario relativos a la interpretación histórica del Contrato de Concesión

381. El Concesionario presentó los siguientes argumentos relativos a una interpretación histórica del Contrato de Concesión:

- (i) Bajo el método de interpretación histórico, LAP señala que tanto el Ositrán como el MTC evaluaron la incorporación de las disposiciones contractuales bajo interpretación mediante la suscripción de la Adenda N° 6, de conformidad con la propuesta de adenda presentada por LAP, con el objeto de permitir el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, y, que no hubo discusión alguna respecto a la alteración del cobro de la TUUA a los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, debido a que dichos pasajeros ya venían y vienen pagando la TUUA en el terminal actual.
- (ii) Adicionalmente, LAP señala que por medio de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, este solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6, en la cual, entre otras, planteaba incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a “aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”. Así, señala que, en tal oportunidad, según el Concesionario, este se refirió al cobro a los “pasajeros internacionales en transferencia” a los cuales no se les venía cobrando la TUUA.

LAP señala que la solicitud de suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión tenía por finalidad dejar de manera expresa e indiscutible el derecho de LAP de cobrar la TUUA a todos los pasajeros que utilizan los servicios del aeropuerto, esto con la finalidad de evitar cualquier discusión o inicio de interpretación contractual a futuro; dicha propuesta de modificación contractual planteada por LAP se sustentó en el constante crecimiento del volumen de pasajeros en transferencia. De esa forma, el objeto fue “*precisar el derecho del Concesionario a cobrar la contraprestación establecida en el Contrato de Concesión por el uso de la infraestructura aeroportuaria a los pasajeros de transferencia en el AIJCh*” y, en consecuencia, “*aclarar el sentido original del Contrato de Concesión*”.

Según LAP, en su Carta LAP-GRE-C-2012-00426, señaló que no se solicitaba un cambio en las reglas tarifarias de la TUUA, dado que la precisión solicitada no alteraba el único supuesto de hecho establecido en el Contrato de Concesión para el cobro de la TUUA Internacional: el embarque (ya sea de origen o en conexión), desde el AIJC, de pasajeros en un vuelo internacional.

Así también, LAP manifiesta que en su Carta LAP-GRE-C-2012-00426, señaló que los contratos de concesión del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia prohíben excepciones al cobro de la TUUA, texto que habría sido incluido por recomendación expresa de Ositrán. En consecuencia, la misma lógica debía aplicarse en el AIJC, con el objeto de evitar que existiera un segmento de pasajeros

que, a pesar de embarcarse desde el AIJC, no estuviera pagando a LAP – y por tanto al Estado Peruano – la contraprestación debida por los servicios aeroportuarios que se les prestaba a través del AIJC.

- (iii) LAP indica que, mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00008, deslindó que existiera alguna vinculación entre los alcances de su solicitud de modificación contractual y el cobro de la TUUA a los pasajeros que realizan conexión internacional, reafirmando así que la modificación solicitada tenía por objeto el reconocimiento de su derecho de cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, es decir, a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, más no a los pasajeros DOM-INT, en la medida que estos estaban comprendidos dentro de la categoría de pasajeros internacionales.

Asimismo, argumenta que mediante dicha carta presentó información complementaria relacionada a los flujos de pasajeros INT-INT a los que no se les venía cobrando TUUA Internacional (es decir, no se presentó información sobre pasajeros DOM-INT a los que sí se les venía cobrando la TUUA Internacional). De esa forma, el sustento presentado por LAP para la evaluación de la Adenda N° 6 se refiere únicamente a flujos de pasajeros INT-INT. En dicho momento, no existió discusión alguna respecto a la inclusión de algún cobro a los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, debido a que dichos pasajeros ya venían y vienen pagando la TUUA en el terminal actual.

- (iv) LAP alega también que, a través del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Ositrán – en línea con lo señalado por el Concesionario – se refirió al inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Indica que no se propuso ni se evaluó la posibilidad de cobrar la TUUA de Transferencia a un “tercer grupo” de pasajeros en transferencia, referido a los pasajeros DOM-INT.

Asimismo, según LAP, en el mencionado informe, el Regulador basó su propuesta en la prestación de un supuesto nuevo servicio y propuso una cláusula que incluía la regulación “expresa” de nuevas categorías de pasajeros en transferencia nacionales e internacionales. Sin embargo, la redacción final de la Adenda N° 6, no recoge los términos propuestos por Ositrán, sino que se refiere expresamente al cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones del Contrato de Concesión. A partir de ello, concluye que es posible interpretar que la adenda reconoce la posibilidad de aplicar una TUUA a los pasajeros en transferencia, según los términos y condiciones del Contrato de Concesión.

Asimismo, menciona que, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el Ositrán emitió el Informe N° 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 4 de marzo de 2013, el cual señaló que el cobro de la TUUA de Transferencia corresponde a un nuevo cobro que “*debe responder a un nuevo paquete de servicios*”. Sobre ello, LAP señaló que, en el caso de los pasajeros DOM-INT no se genera un “nuevo” cobro y tampoco un “nuevo” paquete de servicios en el Nuevo Terminal.

- (v) LAP menciona el Informe N° 60-2013-MTC/25 de fecha 07 de febrero de 2013 del MTC propuso una redacción alternativa de las disposiciones referidas a la TUUA a los pasajeros en transferencia en el Anexo 5 del Contrato de Concesión (que finalmente fueron las disposiciones acordadas mediante el texto final de la Adenda N° 6), sin que exista la posibilidad de un “tercer grupo” de pasajeros en transferencia conformado por los pasajeros DOM-INT.

Según LAP, el Concedente señaló que, al momento de fijar la TUUA a los pasajeros en transferencia, Ositrán debe verificar las condiciones económicas de la concesión y, además, que no se produzca una afectación a su equilibrio económico – financiero

(tal como ocurriría en caso se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT).

A juicio de LAP, en el mencionado informe, el Concedente concluye que la evaluación de la Adenda N° 6 consideró la “incorporación” de los pasajeros internacionales en transferencia y no una alteración en el cobro a los pasajeros DOM-INT.

Adicionalmente, respecto al Informe N° 092-2013-MTC/25 del MTC, el Concesionario señala que el Concedente concluyó que la propuesta de modificación respetaba las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y del equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

Además, respecto al Informe N° 367-2013-MTC/08 del MTC, LAP mencionó que reconoce las opiniones emitidas por Ositrán, a efectos de que sea el Regulador quien determine el valor de la TUUA a los pasajeros en transferencia, para lo cual se señala expresamente que se deberá velar y asegurar que *“se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión”*.

- (vi) LAP sostiene que el Concedente coincide en su posición sobre la interpretación contractual, en tanto, a través del Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, ha señalado que la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión únicamente permite la fijación de la nueva TUUA de Transferencia a “aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA”.

De esa forma, considerando que ha señalado que se ha descartado la posibilidad de una eventual habilitación de una facilidad adicional consistente en un corredor adicional para el flujo de los pasajeros DOM-INT (lo que no hubiese implicado una reducción a la puesta a disposición de la totalidad de los servicios comprendidos en la TUUA para estos pasajeros), el Concedente y LAP coinciden respecto a la claridad de las disposiciones contractuales referidas al alcance de los pasajeros a los que se les empezará a cobrar la TUUA de Transferencia a partir de inicio de la operación del Nuevo Terminal, en el sentido de que tales pasajeros serán aquellos que no tengan a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA Internacional y Nacional, respectivamente.

- (vii) Finalmente, el Concesionario hizo alusión a las interpretaciones previas emitidas por el Ositrán a través del Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN. Al respecto, de acuerdo con el Concesionario, Ositrán descartó su interpretación inicial respecto de la necesidad de prestar efectivamente todos los servicios para poder tener derecho a cobrar la TUUA, existiendo consenso respecto a que el criterio debería ser la puesta a disposición de dichos servicios. Sin embargo, Ositrán mantuvo su interpretación respecto de que los pasajeros tendrían que embarcarse, abordar su vuelo en el AIJC, y que procedería el cobro de la TUUA en tanto se trasladen a la zona pública del terminal.

Análisis de las Gerencias

382. A través de los argumentos señalados en los **puntos i y ii de este acápite**, el Concesionario señala que bajo el método de interpretación histórico, se observa que el Concedente y el MTC incorporaron las disposiciones contractuales modificadas por la Adenda N° 6 *“de conformidad con la propuesta de adenda presentada por LAP con el objeto de permitir el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los Pasajeros INT-INT y DOM-DOM”*; y, que por medio de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426, este se refirió al cobro a los “pasajeros internacionales en transferencia” a los cuales no se les venía cobrando la TUUA, que no se solicitó un cambio en las reglas tarifarias de la TUUA. Asimismo refiere que LAP señaló que los contratos de concesión del Primer y Segundo

Grupo de Aeropuertos de Provincia prohíben excepciones al cobro de la TUUA, texto que habría sido incluido por recomendación expresa de Ositrán, en consecuencia, la misma lógica debía aplicarse en el AIJC, con el objeto de evitar que existiera un segmento de pasajeros que, a pesar de embarcarse desde el AIJC, no estuviera pagando a LAP – y por tanto al Estado Peruano – la contraprestación debida por los servicios aeroportuarios que se les prestaba a través del AIJC.

383. En particular, LAP indica que ello se puede apreciar claramente en el informe de sustento adjunto a su Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre del 2012, en el cual señalaron lo siguiente:

“La Regulación del Cobro de la TUUA en el Contrato de Concesión

Es necesario reiterar que la precisión solicitada no implica introducir cambios en el contenido sustancial de las normas que establecen aquellos pasajeros que podrán ser sujetos del cobro de la TUUA por parte del Concesionario, pues estos han sido determinados claramente en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

El propósito de la misma es otorgarle mayor certeza al derecho de cobro del Concesionario sobre todos los pasajeros de transferencia, tal como ha sido establecido en el Contrato de Concesión, a fin de evitar que uno de los principales mecanismos de compensación de las inversiones y servicios se vea desnaturalizado.

Al introducir mayor precisión se reduce la posibilidad de que se produzcan interpretaciones que afecten la recuperación de inversiones del Concesionario. En este sentido, puede afirmarse que la precisión contribuye a fortalecer la viabilidad de la ampliación del AIJCH, al reducir el riesgo regulatorio sin introducir cambios en la regulación del cobro de la TUUA”.

384. Asimismo, LAP reitera que, a través de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, LAP solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6 respecto a “tres grandes temas”. Uno de estos temas fue incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a “aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”. En tal oportunidad, LAP sostiene que se refirió al cobro a los “pasajeros internacionales en transferencia” a los cuales no se les venía cobrando la TUUA. Según argumenta el Concesionario, dicha propuesta de modificación contractual planteada por LAP se sustentó en el constante crecimiento del volumen de pasajeros en transferencia:

Numeral 40 del informe de sustento anexo a la Carta LAP-GRE-C-2012-00426:

“De acuerdo con las estadísticas, de un total de 118,000 pasajeros de transferencia se que registraban en el AIJCh en el año 2002, en el año 2011 éstos han llegado a superar el 1’072,000 pasajeros de transferencia. Los pronósticos de tráfico indican que esta creciente tendencia continuará durante los próximos años”.

385. Asimismo, el Concesionario menciona que el objeto fue “precisar el derecho del Concesionario a cobrar la contraprestación establecida en el Contrato de Concesión por el uso de la infraestructura aeroportuaria a los pasajeros de transferencia en el AIJCh” y, en consecuencia, “aclarar el sentido original del Contrato de Concesión”.
386. Sobre el particular, debe reiterarse que, por intermedio de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426, LAP presentó una propuesta de modificación contractual que no se acogió. Dicha propuesta fue la siguiente:

“a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

La TUUA se cobra por pasajero embarcado, diferenciando únicamente a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios.

A1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto -TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional).

La tarifa máxima a ser aplicada se encuentra fijada en US\$ 21.19 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto que podrá ser incrementado de acuerdo a lo indicado en la tabla del Apéndice 2. **Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros internacionales sin excepción.**

Se consideran pasajeros internacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6 de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

Los ingresos que genere el pago de la presente tarifa serán a favor del Concesionario en un 80 % y para CORPAC S.A. en un 20%. El Concesionario será el encargado de la facturación y cobro por dichos servicios a los Usuarios, estando obligado a entregarle a CORPAC S.A. la parte que a ésta última le corresponde.

Dicha entrega será de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9.

A2. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto -TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Nacional).

La tarifa máxima a ser aplicada es de US\$ 3.39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicio para ese periodo, conforme al Anexo 6 del presente Contrato. Este monto se podrá incrementar de acuerdo a la tabla del Apéndice 2. **Esta tarifa resultará aplicable a todos los pasajeros nacionales sin excepción.**

Se consideran pasajeros nacionales a todos los pasajeros comprendidos en dicha categoría en la Tabla B6, de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión.

Los montos que se cobren por este concepto serán en su totalidad a favor del Concesionario, por lo que éste determinará los mecanismos de su cobranza”.

[Subrayados originales. Énfasis de LAP.]

387. En este punto, es oportuno señalar que una interpretación histórica no implica analizar documentos de manera aislada -como pretende el Concesionario- al pretender sustentar cuál habría sido la finalidad sobre la base de lo que fue su postura inicial en el marco del procedimiento de modificación contractual. Así, se ha desarrollado en extenso en el presente documento todo el proceso de modificación contractual, debiendo señalarse una vez más que, si bien LAP tuvo una petición inicial en el marco del procedimiento de modificación contractual, ello no fue acogido en la Adenda.
388. Efectivamente, LAP pretendía que a los pasajeros en transferencia se les cobre la misma TUUA Nacional o Internacional que se cobra a los pasajeros que tienen acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión; sin embargo, como parte del proceso de modificación contractual se estableció la necesidad de establecer una nueva tarifa para los pasajeros en transferencia, siendo aquellos que no reciben la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Por tanto, como se ha indicado previamente, la petición inicial de LAP no fue recogida en la Adenda, estableciéndose, por el contrario, que a los pasajeros en transferencia se les cobra una TUUA de Transferencia que será fijada por el Ositrán.
389. Y, con relación al argumento de LAP que indica que su propuesta pretendía añadir que no existirían exenciones para el pago de las tarifas, esta situación no está en discusión puesto que ello sí fue finalmente recogido en la Adenda N° 6 mediante el siguiente tenor: “Con

relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios". El objeto del presente informe es determinar cuál es el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, a efectos de que se efectúe su cobro.

390. En cuanto al argumento señalado en el **punto iii de este acápite**, LAP sostiene que mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00008 deslindó que existiera alguna vinculación entre los alcances de su solicitud de modificación contractual y el cobro de la TUUA a los pasajeros que realizan conexión internacional, reafirmando así que la modificación solicitada tenía por objeto el reconocimiento de su derecho de cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, es decir, a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, mas no a los pasajeros DOM-INT, en la medida que estos estaban comprendidos dentro de la categoría de pasajeros internacionales; y que presentó información económica complementaria en ese sentido. En esta comunicación, LAP indicó que la información económica presentada contenía:

*"[L]a siguiente información vinculada a la TUUA en transferencia: i) **Ingresos que podrían haberse obtenido de haber cobrado la TUUA a los pasajeros en transferencia 2002-2012**, ii) Ingresos proyectados de cobrarse la TUUA a los pasajeros en transferencia 2013-2041, iii) Estadística de pasajeros en transferencia, por origen y destino (aerolínea y ciudad) y iv) Relación del porcentaje entre los pasajeros internacionales embarcados respecto de los pasajeros en transferencia.*

*Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, consideramos que de acuerdo con lo expresado en nuestra solicitud de modificación contractual, la información solicitada no es necesaria para sustentar dicha modificación, en la medida que **el cobro de la TUUA a los pasajeros que conforman los pasajeros internacionales es un derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión** y que tanto éste como las Leyes aplicables no admiten exceptuar del cobro de la TUUA a ningún pasajero comprendido dentro del ámbito de su aplicación".*

[Énfasis y subrayado original.]

391. Al respecto, se debe precisar que la información a la cual hace referencia el Concesionario remitida mediante la Carta LAP-GRE-C-2013-00008, nace a partir de la propia propuesta inicial de modificación contractual remitida por el Concesionario al Regulador mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426, en la cual el Concesionario sustenta su propuesta afirmando lo siguiente:

"Sustento:

(...)

De esta manera, se permite enfrentar la grave situación que se viene presentado en el AIJCH en relación a la tendencia creciente en el número de pasajeros en transferencia internacional, que vienen utilizando la infraestructura del AIJCH sin realizar el pago de la contraprestación correspondiente. Asimismo, la modificación permite a las Partes aclarar el sentido original del Contrato de Concesión, de acuerdo con las Leyes Aplicables y las decisiones y políticas recientes de OSITRAN sobre la materia".

[Subrayado agregado.]

392. Es así, que con el objeto de evaluar lo afirmado por el Concesionario, el Regulador, mediante el Oficio N° 337-12-GG-OSITRAN⁵³, solicitó al Concesionario información que permita analizar o evidenciar la afectación que fue aseverada por el Concesionario.
393. En ese sentido, de la afirmación **"el cobro de la TUUA a los pasajeros que conforman los pasajeros internacionales es un derecho originalmente reconocido en el Contrato de Concesión"**, solo se puede afirmar que este representa la posición inicial que planteó el Concesionario con objeto de sustentar su propuesta inicial de modificación contractual.

⁵³ Remitido al Concesionario el 23 de noviembre de 2012.

394. Efectivamente, esto queda más claro si se considera que, a pesar de la información remitida por el Concesionario mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426, posteriormente el Regulador, mediante el Oficio N° 10-13-GG-OSITRAN, reitera su pedido de información argumentando lo siguiente:

“III. Modelo financiero en relación al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia

La reiteración de la información solicitada se sustenta en la necesidad de cuantificar los beneficios económicos adicionales que generaría la mencionada modificación, para efectos de analizar su impacto con relación a las partes y a los usuarios del servicio”.

[subrayado agregado.]

395. Como se puede observar, a diferencia de lo afirmado por el Concesionario, para el Regulador la propuesta inicial de modificación contractual presentada por el Concesionario respecto al cobro de la TUUA llevaría a beneficios económicos adicionales para el Concesionario.
396. Asimismo, acorde con lo desarrollado en el presente informe, no se deben confundir los argumentos y sustentos que forman parte de una propuesta inicial de modificación contractual presentada por cualquiera de las Partes con lo plasmado en la Adenda finalmente suscrita por acuerdo de estos, siendo que esta última es el resultado de la evaluación y aportes realizados por todas las entidades involucradas y por un proceso de negociación que puede conllevar que la adenda suscrita sea muy diferente a la propuesta inicial.
397. Efectivamente, esto mismo se puede evidenciar del proceso realizado para la suscripción de la Adenda N° 6, donde la propuesta inicial de modificación contractual presentada por el Concesionario mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 proponía que el pago de la TUUA sea completo (Nacional e internacional) independientemente del tipo de pasajero, sin importar que se tratara de un pasajero en transferencia o del nivel de servicios que se le ofrezca, tal como se observa a continuación:

“En cuanto al ámbito de aplicación de la TUUA internacional, las cláusulas tarifarias del Contrato de Concesión no diferencian entre categorías de pasajeros internacionales ni establece ninguna exclusión al derecho al cobro en virtud de criterios como el uso o la disponibilidad de la integridad de los servicios. Es claro pues que en ausencia de diferenciación entre pasajeros internacionales, para efectos del pago de la TUUA Internacional, todos los pasajeros internacionales, independientemente de su origen o del grado o cantidad de los servicios que utilicen, pueden ser obligados por el Concesionario a realizar el pago, con independencia del nivel de uso de los servicios comprendidos en el mismo”.

[Subrayado agregado.]

398. En ese sentido, de acuerdo con lo antes expuesto, para la suscripción de la Adenda N° 6 las Partes llegaron a un entendimiento diferente a lo planteado por el Concesionario en su propuesta inicial de modificación contractual, estableciendo finalmente una categoría de TUUA particular para pasajeros en transferencia diferente a la TUUA internacional y Nacional prevista inicialmente en el Contrato de Concesión.
399. Sobre el argumento señalado en el **punto iv de este acápite**, LAP señala que en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador no propuso ni evaluó la posibilidad de cobrar la TUUA de Transferencia a un “tercer grupo” (los pasajeros DOM-INT), que el Regulador basó su propuesta en una clasificación expresa de categorías nacionales e internacionales que no fue recogida en la versión final de la Adenda N° 6. Asimismo, LAP señala que a través del Informe N° 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se observa que la TUUA de Transferencia corresponde a un nuevo cobro que “*debe responder a un nuevo paquete de servicios*”. Así, según el Concesionario, en el caso de los pasajeros DOM-INT no se genera un “nuevo” cobro y tampoco un “nuevo” paquete de

servicios en el Nuevo Terminal, por lo que estarían excluidos del cobro de la TUUA de Transferencia. En particular, LAP citó este extracto del referido informe:

“6. Con respecto a las cláusulas específicas del proyecto de adenda transcritas en el Oficio N° 373-2013-MTC/25, referidas a la posibilidad de que se cobre TUUA a los pasajeros en transferencia; debe quedar claro en la adenda que dicho cobro sólo podrá realizarse a partir de la suscripción de la mencionada adenda; y sólo cuando OSITRAN haya fijado dicha tarifa conforme a su marco regulatorio (definido en el contrato específicamente como “Normas”). Lo anterior, se debe a que la TUUA conforme al contrato responde a un paquete de servicios que el pasajero en transferencia está imposibilitado de tener a su disposición en su totalidad, por lo que la fijación de la TUUA a pasajeros. En transferencia debe responder a un nuevo paquete de servicios que efectivamente sí pueden estar a disposición del pasajero en transferencia. Esto, es indispensable en el marco de la atribución legal exclusiva de OSITRAN de fijar tarifas bajo su ámbito; evitando que se presenten incentivos, mediante la modificación del flujo óptimo y eficiente de circulación de los pasajeros, generando transferencias innecesarias en el nuevo terminal, en perjuicio de los usuarios”.

400. Sobre el particular conviene recordar que, en el considerando 239 del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN este Organismo Regulador calificó como pasajeros de transferencia a “*aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima*” y, en el considerando 244 del mismo señaló que, a fin de “*instrumentalizar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN (...) El Contrato de Concesión podría modificarse (...) [si esta] consistiera e la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional*”, según lo cual Ositrán propuso el siguiente texto:

“a3 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Internacional-TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional):

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya.

“a4 Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto para Pasajeros de Transferencia en Vuelo Nacional- TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional).

*La TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional) podrá cobrarse a los pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave y embarcan en otro avión, **de manera que en el proceso no utilicen la totalidad de servicios puestos a disposición de los pasajeros embarcados en vuelo nacional.***

La tarifa máxima a ser aplicada será determinada por el Regulador a través de los mecanismos de fijación tarifaria establecidos en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN o norma que lo sustituya”.

[Énfasis y subrayado agregados.]

401. Sobre el particular, el Concesionario afirma que, en línea con lo solicitado por LAP, Ositrán se refirió al inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM quienes, reiteran, no venían ni vienen pagando TUUA. Estas Gerencias deben señalar que lo manifestado por LAP no se desprende de los antecedentes revisados, por el contrario, ninguno de los documentos hace referencia a flujos específicos.
402. Como se ha explicado al inicio de esta sección, debe tenerse presente que la opinión emitida por este Organismo Regulador a través del Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN tuvo como antecedente la propuesta de LAP planteada mediante la Carta LAP-GRE-C-2012-00426. Así, reparando en el hecho de que dicha propuesta pretendía desconocer las interpretaciones emitidas por el Ositrán, este último propone el cobro de una nueva categoría de cobro a ser aplicada a los pasajeros en transferencia. De esa forma, se puede entender que el “*nuevo paquete de servicios*” suponía una diferencia con los servicios que se prestaban – como paquete – de forma integral por el cobro de la TUUA Nacional e Internacional. En ese sentido, para Ositrán, existían dos categorías de cobro,

de un lado, la TUUA Nacional e Internacional (aplicable a los pasajeros que tenían a disposición todos los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5), y, de otro lado, la TUUA de Transferencia Nacional e Internacional (aplicable a aquellos pasajeros que, siendo embarcados en el AIJC, no tenían a disposición todos los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5).

403. Es importante mencionar que, ni en la propuesta inicial que presentó LAP en el marco del procedimiento de modificación contractual, ni la propuesta de adenda (Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012) que evaluó el Ositrán a través del mencionado Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, se hacía referencia a flujos específicos (INT-DOM, DOM-INT, INT-INT-DOM, DOM-DOM); siendo importante reiterar que lo determinante en la opinión que emitió el Ositrán en el marco del proceso de modificación contractual es que resultaba razonable que se establezca el derecho a favor de LAP de cobrar una tarifa para aquellos pasajeros en transferencia que no tienen acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 de Contrato de Concesión; ello en línea con interpretaciones previas que emitió el Regulador (a través del Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN⁵⁴), criterio que compartió el Concedente, razón por la cual tanto el Concedente como el Concesionario acordaron una nueva versión de texto distinto al inicialmente propuesto por LAP.
404. Sin perjuicio de ello, es correcto lo indicado por LAP en el sentido de que la propuesta de Ositrán no se recogió en la versión final de la Adenda N° 6, sin embargo, ello no implica que esta desconociera el criterio y los comentarios del Ositrán, como pretendía el Concesionario con su propia propuesta planteada contenida en la Carta LAP-GRE-C-2012-00426. En efecto, como se ha detallado previamente en el presente Informe Conjunto, el Informe N° 092-2013-MTC/25 del Concedente – emitido de manera previa a la suscripción de la versión final de la Adenda N° 6 – expresamente estableció que *“es necesario tener en cuenta las opiniones que el Regulador ha emitido respecto al cobro de la TUUA en el AIJC”* y concluye que la propuesta de modificación del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión **“contempla la diferenciación de los pasajeros en transferencia respecto a los pasajeros embarcados reconocida por el OSITRAN, en tal sentido, resulta pertinente que se procure que esta última sea la competente en la fijación de la tarifa correspondiente a los pasajeros en transferencia”**, lo cual refuerza la interpretación contractual que se desarrolla en el presente Informe Conjunto.
405. En relación al **argumento v de este acápite**, el Concesionario señala que, bajo el método de interpretación histórica se debe entender que el Informe N° 60-2013-MTC/25 del MTC propuso una redacción alternativa de las disposiciones referidas a la TUUA a los pasajeros en transferencia en el Anexo 5 del Contrato de Concesión (que finalmente fueron las disposiciones acordadas mediante el texto final de la Adenda N° 6), sin que exista la posibilidad de un *“tercer grupo”* de pasajeros en transferencia conformado por los pasajeros DOM-INT. A juicio de LAP, en el mencionado informe, el Concedente concluye que la evaluación de la Adenda N° 6 consideró la *“incorporación”* de los pasajeros internacionales en transferencia y no una alteración en el cobro a los pasajeros DOM-INT. Según LAP, el mencionado informe indicó que la modificación sí respetaba dicho equilibrio,

⁵⁴ Cabe mencionar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, este Organismo Regulador concluyó que sí resultaba procedente el cobro de la TUUA en el caso de pasajeros en vuelo doméstico que salen a la zona pública del terminal, de acuerdo con el siguiente detalle:

- a) *Pasajeros en vuelo doméstico que descienden de la aeronave, ingresan a la zona de llegadas nacionales y se trasladan posteriormente a la zona pública del Terminal.*
- b) *Pasajeros en vuelo doméstico que realizan un enlace entre dos aeronaves de diferentes líneas aéreas, descendiendo de la aeronave e ingresando a la zona de llegadas nacionales, para luego trasladarse a la zona pública del Terminal.*

siendo que el Ositrán debe velar y asegurar que se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión”

406. Sobre el particular, el Concesionario citó los siguientes extractos del Informe N° 60-2013-MTC/25:

“Asimismo, se precisa que la aplicación de la TUUA para los pasajeros en transferencia debe seguir los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del Contrato de Concesión y en las Leyes Aplicables. Sobre el particular, en primer lugar, sin perjuicio de las demás disposiciones del Contrato, se consideran que la Cláusula 6.1 “Tarifas”, la Cláusula 26.4 y el Anexo 5 “Política sobre Tarifas” del Contrato de Concesión constituyen las disposiciones contractuales que el Concesionario debe seguir para la aplicación de la TUUA para pasajeros en transferencia. Así, según la Cláusula 6.1 se establece que el Concesionario determina las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios siempre que no excedan las Tarifas Máximas o, si no están contempladas en el Anexo 5, las que fije el OSITRAN, teniendo en cuenta que la propuesta de Adenda N° 6 diferencia a los pasajeros en transferencia, según la misma propuesta del Regulador, y de manera similar a la diferenciación de pasajeros nacionales e internacionales, se entiende que corresponde al OSITRAN la fijación de la TUUA correspondiente a estos pasajeros”.

“Teniendo en cuenta que el sistema de tarifas es de competencia del OSITRAN, de acuerdo a las normas o leyes vigentes correspondientes, dicha entidad es la responsable de verificar y actuar en caso de rupturas del equilibrio económico financiero, debiendo restablecerla de acuerdo a sus procedimientos regulatorios. En tal sentido, dado que la consideración de los pasajeros internacionales en transferencia, y eventualmente los pasajeros nacionales en transferencia, significan en cualquier interpretación una afectación a las condiciones económicas de la Concesión, resulta pertinente que el OSITRAN proceda a efectuar una revisión de tales condiciones y asegure el equilibrio de acuerdo a sus facultades en la función reguladora de tarifas”.

“CAPÍTULO V. CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis financiero realizado, al cierre del año 2011, y considerando estimaciones al año 2012, el Concesionario muestra un desempeño favorable. Los márgenes de utilidad y rentabilidades de la empresa han sido en promedio positivos, con una tendencia creciente en los últimos 5 años, principalmente, sustentada en el incremento del número de pasajeros (usuarios) y los ingresos de operación. De esta manera, entre los años 2007 y 2011, el Concesionario registró en promedio un ROA de 9.2% y un ROE de 18.9%.

Según las proyecciones económicas, el mismo Concesionario espera mejores condiciones, las cuales se estima se traduzcan en mejores resultados, más aún con la incorporación de los pasajeros internacionales en transferencia en la generación de ingresos para la Concesión”.

[Subrayados de LAP.]

407. Como se observa, y como lo indica LAP, ninguna de las citas empleadas por este para sustentar su posición revela la intención de las partes de crear un “nuevo grupo”, pues este concepto parte de un presupuesto errado en el que se necesitaría una nueva categoría para incorporar a los pasajeros DOM-INT a los que se le venía cobrando la TUUA Internacional.
408. Por el contrario, a partir de la Adenda N° 6, se establecieron dos (2) grupos de pasajeros sujetos a la TUUA, uno que tiene a su disposición todos los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5, y otro que no tienen disponible la integridad de dichos servicios a los cuales se les cobrará la TUUA de Transferencia. En este punto es importante reiterar que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia DOM-INT se les cobraba la TUUA Internacional en la medida que tenían acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Sin embargo, debe indicarse también que, ninguno de los antecedentes que sirvieron de base para la suscripción de la Adenda N° 6 reconocen el derecho a LAP de cobrar la TUUA

Internacional a los pasajeros DOM-INT con independencia de si estos reciben o no la totalidad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5.

409. Por otro lado, con relación a los servicios prestados al momento de la firma de la Adenda N° 6, para el caso de los pasajeros DOM-INT, el mismo Concesionario afirma que el hecho de que no se evalué estos pasajeros es debido a que los mismos siguen teniendo acceso a todos los servicios relacionados a la TUUA ⁵⁵, tal como se muestra a continuación:

“(…) Como profundizaremos en la Sección III siguiente de este informe, en el caso de los Pasajeros DOM-INT no se genera un “nuevo” cobro y tampoco un “nuevo” paquete de servicios en el Nuevo Terminal, sino que estos siguen teniendo acceso a todos los servicios relacionados a la TUUA”

410. Al respecto, en el Informe N° 367-2013-MTC/08 del Concedente se mencionó que, siendo el Regulador el que fija la TUUA distinta a la contemplada para los pasajeros embarcados, este debe velar que al momento de determinar dicha tarifa se mantenga el equilibrio de las condiciones económicas de la Concesión. Adicionalmente, en el mismo informe respecto a los pasajeros en transferencia se afirmó lo siguiente:

“Los pasajeros en transferencia sean internacionales o nacionales, tienen la naturaleza de ser pasajeros que tienen puntos de origen y destino distintos a la ubicación del Aeropuerto. Estos pasajeros llegan al Aeropuerto desde su punto de origen para luego seguir su camino a su punto de destino.”

“(…) De esta manera, dado que los primeros pasajeros reciben una prestación de servicios con una cantidad y alcance diferenciada que el que se presta a los embarcados, les corresponderá pagar una tarifa o TUUA distinta”.

[Subrayados agregados.]

411. Como se observa, la definición de pasajeros en transferencia incluye todos a aquellos pasajeros llegan al AIJC desde su punto de origen para luego seguir su camino a su punto de destino, asimismo, establece hay una relación con la cantidad de servicios prestados.
412. En ese sentido, es claro que las condiciones económicas previstas también se refieren a los servicios puestos a disposición, que, tal como se ha mencionado anteriormente, al momento de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros DOM-INT e INT-DOM tenían acceso a todos los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
413. En cuanto al argumento señalado en el **punto vi de este acápite**, a propósito del Informe N° 3162-2024-MTC/19.02 presentado por el MTC en el marco del procedimiento de interpretación contractual, LAP indica que su posición y la del Concedente coinciden, en el sentido de que, de acuerdo con la Adenda N° 6, la fijación de la TUUA de Transferencia es para *“aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA”*. Sobre ello, debe indicarse que, en opinión de estas Gerencias, tal como se ha expuesto a lo largo del presente informe, se considera que, efectivamente, ello se desprende a partir de una interpretación literal e histórica del contrato de concesión.
414. Sin perjuicio de ello, es oportuno resaltar que, el Concedente señala lo siguiente en el informe 3162-2024-MTC/19.02:

*“De otro lado, se debe señalar que, en el Informe de Sustento, se aprecia que, el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5, que **hace referencia al “pasajeros en transferencia”, no señala textualmente que se deberá cobrar un TUUA solo a los pasajeros en transferencia INTERNACIONAL - INTERNACIONAL y DOMESTICO- DOMESTICO; no obstante, sí se aprecia que, el Concedente en su sustento para la suscripción de la Adenda N° 6, consideró y recogió la opinión del OSITRAN, en el sentido que, la***

⁵⁵ Informe presentado por el Estudio Rodrigo, Elías & Medrano Abogados, adjunto a la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, remitido al Regulador el 19 de agosto de 2024.

TUUA no puede ser cobrada a un pasajero que no tiene a disposición la totalidad de los servicios vinculados a dicha tarifa. Por lo tanto, a aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA, no correspondería el cobro de esta tarifa, sino de la nueva tarifa de transferencia que sea fijada por OSITRAN, de acuerdo a la cantidad de servicios aeroportuarios que dispone el pasajero.

[Énfasis y resaltados agregados.]

415. Así, el Concedente reconoce que al momento de emitir su opinión no se hizo alusión a flujos específicos (INT-INT o DOM-DOM), destacando que el sustento de la Adenda N° 6 recogió la opinión del Ositrán en el sentido que la TUUA no puede ser cobrada a un pasajero que no tiene la disponibilidad de la totalidad de los servicios a dicha tarifa. Así, el MTC sostiene que, aquellos pasajeros en transferencia que no tengan a disposición el total de los servicios de la TUUA no corresponderían el cobro de dicha tarifa, sino la nueva tarifa (TUUA de Transferencia) que fije el Ositrán.
416. Por último, sobre el argumento señalado en el **punto vii de este acápite**, LAP ha mencionado que existe consenso en que el criterio debe ser la puesta a disposición de los servicios, ello según lo analizado de los criterios desarrollados mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN. Sobre ello, debe reiterarse que, en efecto, más allá del uso efectivo de los servicios, el criterio considerado al momento de la firma de la Adenda 6 fue la puesta a disposición de los mismos.

d) Otros argumentos planteados por el Concesionario

De manera adicional, como sustento de su posición, el Concesionario planteó los siguientes argumentos:

- (i) A través de su Carta C-LAP-GALG-2024-0277, LAP señaló que el criterio para determinar a quién le corresponde pagar la TUUA es el de “pasajeros embarcados”, para lo cual se debe considerar la definición proporcionada por la OACI. De esa manera, a juicio de LAP, es posible calificar como pasajero embarcado en el AIJC, a aquel que, a través de los servicios aeroportuarios prestados en el terminal, sube o ingresa a un avión en el AIJC, cuyo destino es internacional o nacional.

El Concesionario reiteró que el Contrato de Concesión no contiene una restricción dependiendo del punto de origen del viaje que realiza el pasajero, como ha señalado Ositrán. Por el contrario, el concepto de pasajeros internacionales de salida, conforme a la regulación del Anexo 6 del Volumen I del Contrato de Concesión, incluye a aquellos de origen, conexión y tránsito que se embarquen desde el AIJC. Por tanto, todos los pasajeros que se embarcan en vuelos internacionales, independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, en tanto se embarquen en un avión con el objeto de realizar un vuelo internacional desde el AIJC, y siempre que tengan potencialmente acceso a los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales, deberían calificar como pasajeros embarcados en un vuelo internacional, y por tanto ser sujetos del cobro de la TUUA Internacional.

- (ii) LAP señaló que la interpretación de las disposiciones contractuales no debe confundirse con el análisis de conceptos aislados, como es el concepto de “pasajero en transferencia” según definiciones operativas o su uso común o lingüístico. Esto quiere, decir que las disposiciones tarifarias del Contrato de Concesión no deben ser confundidas con definiciones operativas generales como la proporcionada por la OACI.
- (iii) A través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, LAP señaló que cuenta con la potestad para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumplan los estándares del Contrato de Concesión, tales como el

cumplimiento de RTM, conforme es común en la distribución de riesgos en los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Entre tales estándares, no existe obligación para LAP de implementar un recorrido o flujo determinado en el Nuevo Terminal para los Pasajeros DOM-INT. LAP indica que ha diseñado el Nuevo Terminal, incluido el flujo de los pasajeros de conformidad con la normativa nacional e internacional citada en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, la Propuesta Técnica, los documentos de la licitación, el propio contenido del Contrato de Concesión y el Plan Maestro vigente del AIJC.

- (iv) LAP reitera que Ositrán deberá valorar que los pasajeros DOM-INT e INT-DOM continuarán teniendo a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA (Internacional y Nacional, respectivamente), tal como ocurre en el terminal actual, ya que continuarán con su recorrido a través de la zona pública del AIJC, por lo que no existirá un nuevo paquete de servicios que permita si quiera considerar una variación en el cobro de la TUUA a tales pasajeros. Por ello, independientemente de la finalización o del sentido interpretativo que se otorgue a las disposiciones contractuales, no existirá justificación para considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM bajo el ámbito de aplicación una tarifa diferente a la TUUA Internacional y Nacional, respectivamente, en tanto continuarán teniendo a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA, tal como ocurre en el terminal actual.
- (v) Por medio de su Carta C-LAP-GALG-2024-0277, LAP manifestó que cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros calificados como DOM-INT – independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, siendo que potencialmente tienen acceso a los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales – es el ejercicio del derecho de aprovechamiento económico otorgado por el Contrato de Concesión.
- (vi) Adicionalmente, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, el Concesionario argumentó que en el caso del concesionario DPWC, este habría implementado en el 2017 el cobro del Servicio Especial Doble Transacción, sin embargo, dejó de brindarlo por las conclusiones de la Resolución de Gerencia General N° 163-2018-GG-OSITRAN, en la cual Ositrán concluye que, en tanto los alcances de los servicios sean los mismos y aunque se realice una prestación más eficiente de los mismos, no se justifica la creación de un nuevo servicio como tal, ni de una nueva tarifa, siendo que lo que corresponde es el cobro de la misma tarifa.

Así, en el caso de LAP, en tanto este no cree ni ofrezca un nuevo servicio, o aun cuando realice una prestación más eficiente de los mismos servicios que ya se encuentran a disposición de los usuarios (por ejemplo, viabilizando que se realicen en un plazo más corto y de esta manera, reduciendo su tiempo de tránsito; y/o mejorando la experiencia del pasajero, a través de un flujo más organizado y menos congestionado dentro del AIJC, incrementando así su comodidad y satisfacción), no habría justificación para pretender fijar una tarifa nueva y distinta, si no que corresponde que se continúe cobrando la misma tarifa, que en el caso de los pasajeros que realicen una conexión DOM-INT, y que por tanto constituyen pasajeros internacionales, es la TUUA Internacional.

Análisis de las Gerencias

- 417. Por intermedio del argumento señalado **en el punto i de este acápite**, LAP señala que el criterio para determinar a quién le corresponde pagar la TUUA es el de “*pasajeros embarcados*”, para lo cual se debe considerar la definición proporcionada por la OACI. De esa manera, a juicio de LAP, es posible calificar como pasajero embarcado en el AIJC, a aquel que, a través de los servicios aeroportuarios prestados en el terminal, sube o ingresa a un avión en el AIJC, cuyo destino es internacional o nacional y que todos los pasajeros que se embarcan en vuelos internacionales, independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, en tanto se embarquen en un avión con el

objeto de realizar un vuelo internacional desde el AIJC, y siempre que tengan potencialmente acceso a los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales, deberían calificar como pasajeros embarcados en un vuelo internacional, y por tanto ser sujetos del cobro de la TUUA Internacional.

418. Al respecto, cabe señalar que no está en discusión si los pasajeros en transferencia se consideran pasajeros que embarcan, puesto que el Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN que sustentó el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, ya había establecido que los pasajeros en transferencia se consideraban pasajeros que embarcan. Tal es así que, actualmente, LAP cobra la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT en tanto tienen acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En esa línea debe reiterarse que, considerando la interpretación literal e histórica del contrato antes señalada, en la medida que los pasajeros en transferencia DOM-INT tengan la posibilidad de acceder a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, corresponderá al Concesionario cobrar la TUUA Internacional.
419. En cuanto al argumento señalado en el **punto ii de este acápite**, el Concesionario indica que la interpretación de las disposiciones contractuales no debe confundirse con el análisis de conceptos aislados, como es el concepto de “pasajero en transferencia” según definiciones operativas o su uso común o lingüístico. Esto quiere, decir que las disposiciones tarifarias del Contrato de Concesión no deben ser confundidas con definiciones operativas generales como la proporcionada por la OACI.
420. Sobre el particular, se advierte una contradicción en la posición del Concesionario quien sugiere no recurrir a los conceptos proporcionados por la OACI para “pasajero de transferencia”; no obstante, recurre a ellos para definir “pasajero embarcado”. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que la interpretación de este Organismo Regulador es resultado de la interpretación literal e histórica de las cláusulas contractuales, pues se parte de la premisa de que, si bien es posible identificar en los conceptos de la OACI definiciones pertinentes, es cierto también que son las definiciones contractuales las que rigen la actuación de las Partes, es decir, se prioriza la identificación del alcance del cobro de la TUUA de Transferencia a partir de lo establecido en el propio Contrato de Concesión, que puede coincidir o ser mucho más preciso y limitado respecto a los conceptos generales.
421. Tanto es ello así que, por intermedio del Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustentó y forma parte integrante de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN que dio inicio al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, si bien se partió del concepto general de la OACI, en línea con las interpretaciones previas del Contrato de Concesión, en dicha oportunidad -y con la información disponible a ese momento - se consideró que la mencionada tarifa solo resultaba aplicable a los flujos INT-INT, DOM-DOM y DOM-INT (en tanto LAP había señalado que estos pasajeros no saldrían a la zona pública), excluyendo a los pasajeros INT-DOM que, pese a ser pasajeros en transferencia bajo el concepto de la OACI, debían salir a la zona pública, por lo que sí tenían acceso a los servicios de la TUUA.
422. Por otra parte, en su argumento señalado en el **punto iii de este acápite**, el Concesionario manifiesta que cuenta con la potestad para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumplan los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de RTM, conforme es común en la distribución de riesgos en los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Entre tales estándares, no existe obligación para LAP de implementar un recorrido o flujo determinado en el Nuevo Terminal para los Pasajeros DOM-INT. LAP indica que ha diseñado el Nuevo Terminal, incluido el flujo de los pasajeros de conformidad con la normativa nacional e internacional citada en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, la Propuesta Técnica, los documentos de la licitación, el propio contenido del Contrato de Concesión y el Plan Maestro vigente del AIJC.

423. Al respecto, la cláusula 1.51 del Contrato de Concesión establece que los RTM son criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, según sean modificados o actualizados periódicamente por el Ositrán contando con la opinión del Concedente y el Concesionario, o a requerimientos de éstos, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de Ositrán sea necesario.

424. Asimismo, la modificación del numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión realizada por la Adenda N° 7, estableció lo siguiente:

“1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)”

“Los RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico. Asimismo, serán aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.

Al respecto, será de aplicación lo establecido por dichas autoridades modificándose de manera automática los RTMs de acuerdo con la normativa vigente al momento del diseño de la nueva infraestructura. Aquellos RTMs que no se adecuen a la normativa antes mencionada, para su modificación o actualización, deberán seguir el procedimiento previsto en el numeral 1.51 del Contrato de Concesión”.

425. Por su lado, el numeral 1.2 del Anexo 14 establece que lo siguiente respecto a los planes maestros del Concesionario:

“1.2. Generalidades Terrenos e Instalaciones:

Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA)”.

426. Con relación al Terminal de Pasajeros, el numeral 1.18 del Anexo 14 establece que estos deben cumplir con niveles de servicios óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o lo que resulte vigente:

“1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

De acuerdo con lo establecido en el punto 1.3 las instalaciones para el terminal de pasajero deberán ser planificadas e implementadas al menos un año antes de la fecha proyectada para la aplicación de su diseño, debiendo cumplir con niveles de servicio óptimos establecidos en la versión 10 del Manual de Diseño de Aeropuertos de IATA o la que resulte vigente.

(...)

*Conexiones entre terminales. El Concesionario deberá cumplir con **dotar a los terminales dentro del Aeropuerto con servicios de transporte de personas para conexión entre los distintos terminales de pasajeros que pudiera tener el Aeropuerto**, dicha conexión será efectiva desde el momento de entrada en servicio de la nueva terminal”.*

[Énfasis agregado.]

427. Sobre el particular, el considerando 106 del Informe Conjunto N° 00022-2022-IC-OSITRAN (GAJ-GSF)⁵⁶, que sustentó el Acuerdo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN⁵⁷ del 13 de marzo de 2022, estableció lo siguiente:

“106. Por lo tanto, el citado requisito referido a la “Conexión entre Terminales” tiene como finalidad establecer la obligación de implementar servicios de transporte de personas que les permita desplazarse entre un terminal nacional y otro internacional, cuya aplicación dependerá finalmente de la configuración que LAP vaya a plantear para el diseño del nuevo terminal, el cual no debe apartarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica – Anexo 6 referido a la concentración de operaciones en un único terminal, cuyos beneficios han expuestos en el referido anexo”.

428. En esencia, las disposiciones previamente citadas obligan a LAP a cumplir con los RTM, los cuales no debe alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica, de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión, en tanto este diseño dependerá de LAP.
429. Además, se observa del numeral 1.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que los planes maestros del Concesionario deben respetar los RTM. Al respecto, el numeral 1.26 del Anexo 14 establece el procedimiento de aprobación de los planes maestro, conforme se cita a continuación:

“1.26 Cronograma de Revisión para los Planes Maestros de Desarrollo Aeroportuario y Documentación del Proceso de Desarrollo de los Proyectos

Durante el proceso de expansión y construcción de la Mejora Obligatoria, el plan maestro será automáticamente actualizado con la aprobación por parte de la DGAC del expediente del diseño conceptual correspondiente a la expansión del Aeropuerto.

Luego de transcurridos tres (3) años posteriores a la finalización de la Mejora Obligatoria, el Concesionario presentará una actualización del plan maestro del Aeropuerto. Para los periodos posteriores y hasta el término de la Concesión, la actualización del plan maestro deberá ser presentada en intervalos de cinco (5) años luego de la aprobación del plan maestro que lo anteceda.

Asimismo, en cualquier momento, durante la Vigencia de la Concesión, si el Concesionario desea efectuar modificaciones en su plan que sean ventajosas para la operación del Aeropuerto y que redunden en un beneficio directo para el público usuario el Concesionario podrá solicitar al Concedente la evaluación de dichas modificaciones, siendo de aplicación, para tales efectos, lo estipulado en la Cláusula 5.10 del Contrato. Los planes deberán ser preparados de acuerdo a las normas de la OACI y IATA y las Leyes Aplicables.”

430. Cabe recordar que, según lo informado por LAP a través de su Carta C-LAP-GPF-2024-0141 el Plan Maestro de Desarrollo del AIJC, al 12 de septiembre de 2024, todavía se encontraba en trámite de aprobación ante la DGAC.
431. En cuanto al argumento señalado en el **punto iv de este acápite**, según el cual Ositrán deberá valorar que los pasajeros DOM-INT e INT-DOM continuarán teniendo a su disposición todos los servicios comprendidos en la TUUA (Internacional y Nacional, respectivamente), corresponde reiterar que, en la medida que dichos pasajeros tengan acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5, conforme lo tenían al momento de la suscripción de la Adenda N° 6, les corresponderá el cobro de la TUUA Internacional y Nacional, según corresponda.

⁵⁶ A través del cual, las Gerencias de Asesoría Jurídica y de Supervisión y Fiscalización evaluaron el encargo realizado por la Presidencia del Consejo Directivo respecto del inicio del procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1. de la Cláusula 5, así como de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

⁵⁷ A través del cual, se estableció que no corresponde iniciar el procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1. de la Cláusula 5, ni de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

432. En cuanto al argumento señalado en el **punto v de este acápite**, el Concesionario señala que el cobro la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT es el ejercicio de su derecho de aprovechamiento económico otorgado por el Contrato de Concesión. Al respecto, cabe señalar que la cláusula 1.5 del Contrato de Concesión señala lo siguiente en cuanto al aprovechamiento económico:

“1.5. “Aprovechamiento Económico” significará el derecho otorgado al Concesionario para operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, de conformidad con lo establecido en el Artículo 73 de la Constitución Política del Perú”.

433. El derecho de aprovechamiento económico al cual hace alusión LAP, establece el derecho a favor de LAP de operar y explotar los Bienes de la Concesión, en los términos y condiciones del presente Contrato, siendo parte de estos las cláusulas que regulan, por ejemplo, la TUUA de Transferencia. En ese sentido, no existe base contractual para que el Concesionario afirme que el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT deriva de dicho derecho, en realidad, dicho derecho permite que el Concesionario cobre, según corresponda – esto es, en los términos y condiciones del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del mismo –, ya sea la TUUA de Transferencia o ya sea la TUUA Nacional o Internacional, dependiendo del supuesto de hecho donde se subsuman los posibles flujos de pasajeros.
434. Sobre el argumento señalado en el **punto vi de este acápite**, LAP se refiere al caso del Servicio Especial Doble Transacción que ha dejado de ser brindado por DPWC luego de que se emitiera la Resolución de Gerencia General N° 163-2018-GG-OSITRAN, indicando que en dicha resolución el Ositrán concluye que, en tanto los alcances de los servicios sean los mismos y aunque se realice una prestación más eficiente de los mismos, no se justifica la creación de un nuevo servicio como tal, ni de una nueva tarifa, siendo que lo que corresponde a los pasajeros DOM-INT es el cobro de la misma tarifa TUUA Internacional.
435. Al respecto, se observa que el Informe Conjunto N° 030-18-IC-OSITRAN que sustentó tal resolución, concluyó de manera particular que no se verificaba que el Servicio Especial Doble Transacción implicara que DPWC efectuara actividades adicionales a las inmersas en el alcance del Servicio Estándar, sino que, más bien, la doble transacción representaba una manera más eficiente para el recojo y despacho de contenedores en el Terminal Muelle Sur; y que, en ese contexto, no se encontraba sustentado la incorporación de dicho Servicio Especial y mucho menos el cobro respectivo.
436. Como se observa, la Resolución de Gerencia General N° 163-2018-GG-OSITRAN no prohibió la implementación de una facilidad adicional, sino que determinó que ella no constituía un nuevo servicio y, por lo tanto, no se encontraba justificado su cobro. Así, contrariamente a lo argumentado por el Concesionario, dicho caso regula un supuesto donde una facilidad adicional se encuentra vinculada a una tarifa existente (el Servicio Estándar), lo cual es distinto al presente caso materia de interpretación, donde existen dos tarifas existentes en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión: 1) la TUUA de Transferencia y 2) la TUUA Nacional o Internacional.
437. En el presente caso, a través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0402, el Concesionario ha indicado que la implementación de un corredor que haga más corto el recorrido de los pasajeros en transferencia DOM-INT ha quedado descartada, dado lo cual, tales pasajeros tendrían que seguir el recorrido largo donde tienen a su disposición todos los servicios de la zona pública. Al respecto, estas Gerencias opinan que, en la medida que los pasajeros en transferencia DOM-INT tengan a su disposición la totalidad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5, les corresponde el cobro de la TUUA Internacional, ello inclusive si – de manera adicional a la completa disposición de la totalidad de servicios antes

mencionada – se llegara a implementar un corredor que haga más corto su recorrido por el AIJC.

e) Argumentos planteados por el Concedente en el marco del procedimiento de interpretación

438. A través del Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el Concedente se remitió a lo manifestado en el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitido como parte del proceso de suscripción de la Adenda N° 6, para justificar cuál es el entendimiento del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. De esa forma, el MTC sostiene que las cláusulas objeto de interpretación deben entenderse en el sentido de que la tarifa que se aplique al pasajero en transferencia debe ser una tarifa nueva concordante con el servicio por el cual tiene a su disposición en el aeropuerto, tanto en la zona nacional como internacional. Asimismo, dicha tarifa será distinta a la que se aplica al pasajero embarcado porque el pasajero en transferencia no tiene a su disposición la totalidad de los servicios que corresponde a la TUUA Nacional o Internacional, a diferencia del pasajero embarcado. Ello, bajo los siguientes argumentos:

(a) En el Informe N° 092-2013-MTC/25 se aprecia que el literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 no señala textualmente que se deberá cobrar una TUUA solo a los pasajeros en transferencia INT-INT y DOM-DOM; no obstante, sí se aprecia que el Concedente, en su sustento para la suscripción de la Adenda N° 6, consideró y recogió la opinión del Ositrán, en el sentido que, la TUUA no puede ser cobrada a un pasajero que no tiene a disposición la totalidad de los servicios vinculados a dicha tarifa.

(b) Mediante el Informe N° 092-2013-MTC/25 se indicó que la finalidad de la Adenda N° 6 era modificar el Contrato de Concesión para precisar que la TUUA se cobra a los pasajeros embarcados, los cuales disponen de todos los servicios que se detallan en el Apéndice 1 del Anexo 5; asimismo, para la aplicación de la tarifa, los servicios se diferencian por lo que se disponen en las áreas internacional y nacional. En esa línea, que se consideró incorporar el cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia, haciendo la distinción de que esa tarifa se cobraría tanto a pasajeros en transferencia nacionales como a pasajeros en transferencia internacionales.

439. Igualmente, a través del Informe N° 092-2013-MTC/25 se recogieron los comentarios del Ositrán en su Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, según el cual se entiende por “pasajeros en transferencia” a aquellos cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresan en el terminal y suben a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que permite continuar con su viaje de destino; asimismo, que los pasajeros en transferencia no tienen la posibilidad física de disponer de la totalidad del paquete de servicio que corresponde al TUUA de pasajeros embarcados, razón por la cual, se debe establecer un nuevo paquete de servicio distinto a la TUUA que paga el “pasajero embarcado” en la zona nacional e internacional.

Análisis de las Gerencias

440. En relación con los argumentos que conforman la posición del Concedente en el marco del presente procedimiento de interpretación contractual, este se refiere a su Informe N° 092-2013-MTC/25 para reconstruir su intención en calidad de Concedente al momento de suscribir la Adenda N° 6. Entre otros, el MTC refiere que la idea de cobrar una TUUA aplicable a los pasajeros en transferencia implicaba un nuevo paquete de servicios distinto a la TUUA Internacional o Nacional, siendo que tal nueva tarifa deberá ser fijada por el Ositrán. Además, el Concedente apunta que los pasajeros en transferencia, tanto nacional e internacional, no disponen en igual alcance y, en algunos casos, no tienen acceso a parte o alguno de los servicios aeroportuarios, a diferencia del pasajero embarcado que dispone de la totalidad del paquete de servicios aeroportuarios.

441. Asimismo, el MTC señala que la Adenda N° 6 recogió los comentarios del Ositrán contenidos en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, según el cual se entiende por “pasajeros en transferencia” a aquellos cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresan en el terminal y suben a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que permite continuar con su viaje de destino; asimismo, que los pasajeros en transferencia no tienen la posibilidad física de disponer de la totalidad del paquete de servicio que corresponde al TUUA de pasajeros embarcados, razón por la cual, se debe establecer un nuevo paquete de servicio, en el que se debe aplicar una tarifa especial, cuya fijación le corresponde al Ositrán, en otras palabras, que la TUUA no puede ser cobrada a un pasajero que no tiene a disposición la totalidad de los servicios vinculados a dicha tarifa.
442. Como se advierte, en ningún momento el Concedente señala que el Concesionario tenga el derecho a cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT, sin importar de si tienen o no disponibilidad a la totalidad de los servicios de la TUUA Internacional. Por el contrario, el Concedente reconoce que la intención de la adenda era que no se le cobre la TUUA Internacional a aquellos pasajeros que no tienen a su disponibilidad la totalidad de los servicios que conforman el Apéndice 1 del Anexo del Contrato de Concesión, siendo que, para estos pasajeros, se debía establecer una nueva tarifa (la TUUA de Transferencia). En consecuencia, se observa que el Concedente, a partir de la revisión de los antecedentes de la suscripción de la Adenda N° 6, ha llegado a una interpretación compatible con la desarrollada en el presente Informe Conjunto.

f) Argumentos planteados por AETAI en el marco del procedimiento de interpretación

443. AETAI, a través de su Carta N° 0086-2024-GG/AETAI, señala que forman parte del alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, los flujos de pasajeros INT-INT, DOM-DOM, INT-DOM y DOM-INT, ello, con independencia de la infraestructura disponible del AIJC, ya que esta puede variar por diversas circunstancias operativas.
444. Además, con base en la concepción de la aeronáutica (definición de la Aeronáutica Civil de Colombia, el Grupo Aeroportuario del Pacífico y la definición de la Ley 21/2003 de España – Ley de Seguridad Aérea – recogida por la Real Academia Española de la Lengua) y las aerolíneas (LATAM y SKY), AETAI propone la siguiente definición de pasajero en transferencia:

“El “pasajero en transferencia” es aquel pasajero en conexión que desembarca en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para continuar viaje a su destino final, con este fin vuelve a embarcar en el referido Aeropuerto cambiando el número de vuelo”.

Análisis de las Gerencias

445. Se advierte que la propuesta de definición presentada por AETAI para el pasajero en transferencia es similar a la definición recogida en los antecedentes de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión (Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN e Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de este Organismo Regulador, así como el Informe N° 60-2013-MTC/25 del MTC, entre otros), tal y como ha sido desarrollado en la Sección F.3.1 del presente informe, esto es, que se entiende por pasajeros de transferencia a aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino.
446. No obstante, es preciso indicar que, de acuerdo con la interpretación histórica anteriormente desarrollada, el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia no se agota con la definición indicada en el párrafo precedente – que es con la que coincide AETAI – sino que también se observa que al establecer el cobro de la TUUA de Transferencia se tuvo en consideración si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En efecto, de

acuerdo con el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en aras de instrumentalizar las interpretaciones contractuales aprobadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, los pasajeros en transferencia deberían pagar una tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos, ello, partiendo del presupuesto de que no reciben la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Cabe resaltar que ello fue ratificado por el MTC a través del Informe N° 60-2013-MTC/25 y el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitidos también en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.

447. En cuanto a los flujos, se debe reiterar que, del texto literal de la Adenda N° 6, así como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
448. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión

F.2.3 Interpretación del Contrato de Concesión

449. Como se ha mencionado previamente, bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la Tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.
450. Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarcaba a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:
 - (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.
 - (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
451. Conforme se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, así como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y

suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

452. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
453. En tal sentido, habiéndose evaluado los argumentos expuestos tanto por el Concedente, como por el Concesionario, y de acuerdo con las consideraciones antes expuestas, se estima que la lectura de las cláusulas materia de interpretación es la siguiente:

La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, considerando los servicios disponibles por tipo de pasajero, a la fecha de la suscripción de dicha Adenda, comprendía a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

454. Finalmente, en atención al principio de transparencia previsto en el numeral 9.6 del artículo 9 del REGO, se considera conveniente que se disponga la publicación de la resolución que aprueba el sentido de la interpretación en el Diario Oficial El Peruano, para que los terceros interesados tomen conocimiento de este.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

455. El literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público atribuye al Ositrán la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
456. De conformidad con lo establecido en el artículo 29 del REGO, corresponde al Consejo Directivo del Ositrán, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura⁵⁸. Sin embargo, a la fecha de emisión del presente Informe Conjunto este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para que el Consejo Directivo sesione⁵⁹, por lo que, conforme a lo señalado en el artículo 6 del ROF, no resulta posible que el presente Informe Conjunto pueda ser objeto de debate ni

⁵⁸ Dicha disposición también se encuentra recogida en el inciso 7 del artículo 7 del ROF, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual señala que es función del Consejo Directivo el interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

⁵⁹ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, el señor Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el *quorum* requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el *quorum* de asistencia es de tres (03) miembros.

Posteriormente con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, con lo cual fueron dos miembros quienes renunciaron al Consejo Directivo imposibilitando la conformación del *quorum* necesario para sesionar

aprobación por el Consejo Directivo de Ositrán⁶⁰.

457. De acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF⁶¹, es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo con cargo a darle cuenta a este posteriormente.
458. Por su parte, la Disposición Específica N° 4 de las Disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, aprobadas mediante Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN de fecha 9 de noviembre de 2023, señala, entre otros aspectos, que los informes que sustentan los asuntos a ser incorporados en la agenda deberán contener el *“análisis respecto a la determinación del asunto como una situación de emergencia, en el que se indiquen, entre otros, los elementos fácticos que sustenten la evaluación respectiva”*.
459. Siendo ello así y considerando la información públicamente comunicada por LAP respecto a la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros⁶² – prevista para el 29 de enero de 2025 –, a continuación, estas Gerencias evalúan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, consecuentemente, la aprobación de la interpretación del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, califica como una medida excepcional que amerita la avocación de la Presidencia Ejecutiva, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
460. En el presente caso, como se ha señalado anteriormente, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia cuando entre en operación el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En ese sentido, mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN se inició de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia en el AIJC.
461. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0309 recibida el 06 de septiembre de 2024, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria. Considerando ello, en virtud al artículo 31 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán⁶³ (en adelante, RETA), una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto. En aplicación del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá la publicación correspondiente.

⁶⁰ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán
“Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

⁶¹ ROF:
“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”.

⁶² Ver <https://nuevojorgechavez.com/>. Última visita: 03 de enero de 2025.

⁶³ Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

462. Según el artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
463. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.
464. Cabe señalar que, a efectos de poder elaborar y aprobar la Propuesta Tarifaria del Regulador relativa a la TUUA de Transferencia aplicable en el AIJC, conforme lo establece el artículo 31 del RETA antes mencionado, en este caso se requiere previamente dilucidar la ambigüedad que existe en torno al ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia, en particular, si dicho término comprende solo a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM o no. En efecto, la interpretación que este Informe Conjunto sustenta, relativa al ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia, constituye un elemento indispensable para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador.
465. Considerando que, a la fecha no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo, así como los plazos previstos en el RETA para las etapas restantes del procedimiento de fijación tarifaria, se considera impostergable la aprobación de la interpretación contractual que este Informe Conjunto sustenta.
466. En efecto, en el caso de que no se apruebe la interpretación contractual, no se podrá continuar con la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, y, por consiguiente, no se procederá con la etapa de comentarios por parte de los interesados sobre dicha propuesta, la realización de la audiencia para exponer la misma y la emisión de la decisión final. En tal sentido, se hace de una necesidad apremiante resolver el procedimiento de interpretación contractual, a fin de que no se dilate indefinidamente la fijación de la TUUA de Transferencia, y así el Concesionario pueda contar con esta tarifa para la próxima puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC de acuerdo a lo contemplado en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
467. En virtud de lo anteriormente expuesto y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo que conlleva a la situación de emergencia identificada previamente, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

V. CONCLUSIONES

468. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.

469. En el marco del procedimiento de interpretación contractual, el Concesionario y el Concedente se manifestaron sobre las cláusulas materia de interpretación contractual.

470. Luego de la evaluación realizada en el presente procedimiento, sobre la base de los argumentos expuestos en el presente Informe Conjunto, se concluye lo siguiente:

- a) Bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.
- b) Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:
 - (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.
 - (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
- c) Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- d) Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

471. Teniendo en cuenta la imposibilidad de sesionar del Consejo Directivo, se estima pertinente que se remita el presente informe a la Presidenta Ejecutiva, para su consideración en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF.

472. Se considera que es conveniente disponer la publicación de la resolución que aprueba el sentido de la interpretación contractual en el Diario Oficial El Peruano, para que los

terceros interesados tomen conocimiento del mismo.

VI. RECOMENDACIÓN

473. Se recomienda poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán el presente Informe Conjunto, a fin de que dicho órgano, de estimarlo conveniente, resuelva interpretar el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión en el siguiente sentido:

La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, considerando los servicios disponibles por tipo de pasajero, a la fecha de la suscripción de dicha Adenda, comprendía a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Eliana Castillo Mar
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Missael Álvarez Huamán
Analista de Estudios Económicos II
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
Kimberly León Rosales
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Número de Trámite: 2025001882

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Christian Rosales Mayo
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
Oswaldo Rodríguez Herrera
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídico-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica