



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo 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: 10/04/2025
08:42:14 -0500

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

N° 0049-2025-PD-OSITRAN

Lima, 09 de abril de 2025

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025 elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y, el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025 emitido por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

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

Que, de manera concordante, el artículo 11 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que la función normativa del Ositrán comprende su facultad para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA), tiene por objeto establecer las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales, y establecer los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deben sujetarse los Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos emitidos sobre ese derecho;

Que, en el artículo 44 del mencionado Reglamento, se indican los casos en que el Consejo Directivo del Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del usuario intermedio, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso;

Que, entre el 5 de setiembre y el 2 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal del Perú, (en adelante, Usuarios Intermedios o Aerolíneas) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Almacenes para el Equipaje Rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (en adelante, AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión de mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN de fecha 16 de diciembre de 2024 -sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN- se aprobó la acumulación, entre otros, de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado, solicitado por las mencionadas Aerolíneas; asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso que se encuentran en trámite;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/04/2025 08:26:13 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 22:19:44 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 21:14:27 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 20:42:14 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN de fecha 24 de enero de 2025 se aprobó el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN; asimismo, se dispuso remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo el plazo para la presentación de comentarios u objeciones al proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 del REMA;

Que, luego de recibidos y evaluados los comentarios de las partes, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN que tiene por objeto proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; documentos referidos a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, corresponde al Consejo Directivo ejercer las funciones normativa y reguladora del Ositrán, de conformidad con el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF); por tanto, dicha instancia es competente para pronunciarse sobre la solicitud de emisión de Mandato de Acceso a la facilidad esencial. No obstante, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el quorum requerido para llevar a cabo las sesiones según lo previsto en el artículo 6 del ROF, por lo que no resulta posible que dicho asunto sea objeto de debate y aprobación por parte del referido órgano colegiado;

Que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF, es función de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la siguiente sesión de este órgano colegiado;

Que, atendiendo a las consideraciones expuestas en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, en el presente caso se ha identificado la existencia de una situación de emergencia que justifica que la Presidencia Ejecutiva se pronuncie sobre la solicitud de emisión de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; ello, en ejercicio de la facultad de adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dándole cuenta sobre ellas en su siguiente sesión;

Que, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y del Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN y la remisión del proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a las partes, constituyéndolos como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del TUO de la LPAG;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; Texto Único Ordenado

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

Presidencia del Consejo Directivo

de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; y, 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 Decreto Supremo N°012-2015-PCM y sus modificatorias, en aplicación de la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc., y Aerovías De México S.A, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y cargos de acceso que se señalan en el Anexo N° 1, el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, el Informe N°00065-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento, a Lima Airport Partners S.R.L. y a las aerolíneas solicitantes Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc., y Aerovías De México S.A., para los fines pertinentes.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, encontrándose su publicación a cargo de la Entidad Prestadora, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente Resolución conjuntamente con su Anexo N° 1, el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان).

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

Artículo 6.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese y comuníquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

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



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por

RICARDO QUESADA ORE

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2025050457

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° 00092-2025-IC-OSITRAN

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

Asunto : Mandato de Acceso a Facilidad Esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Resolución de Presidencia N° 00014-2025-PD-OSITRAN

Fecha : 08 de abril de 2025

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025
10:33:31 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
YARAZONA
FRANCISCO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025
10:56:30 -0500

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es proponer los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de almacenes para depósito de equipaje rezagado para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) a favor de diversas aerolíneas¹ con el fin de que éstas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh (en adelante, Mandato de Acceso Vigente).
- 2.2. Después de una etapa de negociaciones, entre setiembre y diciembre de 2024, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado en el nuevo terminal del AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

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

Item	N.T	USUARIO INTERMEDIO	SOLICITUD DE MANDATO
1	2024111433	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	5/09/2024
2	2024111195	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	6/09/2024
3	2024113622	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/09/2024
4	2024118242	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.	19/09/2024
5	2024123310	UNITED AIRLINES INC.	1/10/2024
6	2024146899	AMERICAN AIRLINES INC.	19/11/2024
7	2024153454	AEROVIAS DE MEXICO S.A.	2/12/2024

Elaboración: GSF

- 2.3. Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A (PLUS ULTRA), LATAM AIRLINES PERÚ S.A (LATAM AIRLINES) y SKY AIRLINES PERÚ S.A.C (SKY AIRLINES) por la Facilidad Esencial de **Almacenes para Equipaje Rezagado**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Marco

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 11:07:02 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juen FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:46:20 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:31:26 -0500

¹ Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú, Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc, Aerovías de México S.A

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Juen FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 01:20:15 -0500

de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).

- 2.4. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0348 recibida el 23 de setiembre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES y SKY AIRLINES.
- 2.5. Mediante Oficio N° 11718-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de setiembre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.6. Mediante Oficio N° 11726-2024-GSF-OSITRAN notificado el 26 de setiembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA LINEAS AÉREAS S.A (AIR EUROPA) por la Facilidad Esencial de **Almacenes para Equipaje Rezagado**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.7. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0365 recibida el 02 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por la aerolínea AIR EUROPA.
- 2.8. Mediante Oficio N° 12184-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por AIR EUROPA.
- 2.9. Mediante Oficio N° 12185-2024-GSF-OSITRAN notificado el 04 de octubre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES INC (UNITED AIRLINES) por la Facilidad Esencial de **Almacenes para Equipaje Rezagado**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.10. A través de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0381 recibida el 14 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por UNITED AIRLINES.
- 2.11. Mediante Oficio N° 12900-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por la aerolínea.
- 2.12. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0385, recibida con fecha 18 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de **Almacenes para Equipaje Rezagado** en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de las aerolíneas PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES.
- 2.13. Mediante Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 2024, se remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.

- 2.14. Mediante Memorando N° 01576-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 2024, se remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.15. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN de fecha 18 de noviembre de 2024, la GSF solicitó a la Gerencia General tenga a bien ampliar en quince (15) días hábiles el plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso.
- 2.16. Mediante Carta S/N de AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES), recibida el 19 de noviembre de 2024, la aerolínea solicitó al Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, **Equipaje Rezagado**, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.17. Mediante Memorando N° 00667-2024-GG-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre de 2024, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la GSF la notificación respectiva a las partes.
- 2.18. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General precisa que la ampliación del plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso abarca *“las solicitudes de emisión de mandatos de acceso a las facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Counter, Oficinas Operativas, Sistema HBS, Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) y Mantenimiento de Aeronaves (Oficinas de mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, formuladas por las aerolíneas SKY AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y PLUS ULTRA”*; conforme fue solicitado mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN.
- 2.19. Mediante Oficios N° 14778, 14784, 14785, 14786, 14787 y 14788-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General de Ositrán amplió el plazo para la elaboración de los proyectos de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado por quince (15) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA, contados a partir del 20 de noviembre de 2024. Siendo así, el plazo para remitir a las partes los proyectos de Mandato de Acceso, vencía el 12 de diciembre de 2024.
- 2.20. Mediante Oficio N° 14838-2024-GSF-OSITRAN de fecha 26 de noviembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AMERICAN AIRLINES por la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado, entre otras, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.21. Mediante Carta S/N de AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (AEROVÍAS DE MÉXICO), recibida el 02 de diciembre de 2024, la aerolínea solicitó al Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, **Equipaje Rezagado**, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.22. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0575, recibida el 03 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargo de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado, en base a la solicitud de mandato de acceso presentado por AMERICAN AIRLINES.
- 2.23. Mediante Memorando N° 01815-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GRE la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.

- 2.24. Mediante Memorando N° 01814-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GAJ la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.25. Con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la GRE informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Almacenes de Equipaje Rezagado.
- 2.26. Mediante Oficio N° 15635-2024-GSF-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO por la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado, entre otros, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.27. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN de fecha 16 de diciembre de 2024, se aprobó la acumulación -entre otros- de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado, solicitados por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO. Asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite. Dicha resolución estuvo sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN.
- 2.28. Mediante los Oficios N° 00639, 00640, 00641, 00642, 00643, 00644, 00645 y 00646-2024-PD-OSITRAN, de fecha 17 de diciembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes de los Mandatos de Acceso y a LAP que mediante Resolución de Presidencia N° 00082-2024-PD-OSITRAN se aprobó la prórroga por veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite, entre ellos el de Equipaje Rezagado. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso venció el 24 de enero de 2025.
- 2.29. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0605 recibida el 18 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado en el AIJC, en base a la solicitud de mandado de acceso presentada por la Aerolínea **AEROVÍAS DE MÉXICO S.A.**
- 2.30. Con fecha 23 de enero de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.31. Mediante Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, de fecha 23 de enero de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado).
- 2.32. Mediante Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) el cual fue notificado a LAP y a las aerolíneas solicitantes,

contando las partes con un plazo de diez (10) días hábiles para emitir sus comentarios, conforme a lo dispuesto por el artículo 100 del REMA. En el siguiente cuadro se detalla las fechas de notificación.

item	USUARIO INTERMEDIO	RESOLUCIÓN DE PD	Oficio de Notificación	Fecha de notificación
1	PLUS ULTRA	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0081-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
2	SKY AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0083-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
3	AIR EUROPA	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0084-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
4	UNITED AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0085-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
5	LATAM AIRLINES(*)	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0082-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
6	AMERICAN AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0086-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
7	AEROVÍAS DE MÉXICO	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0087-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0080-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025

(*) Latam considera como fecha de notificación el 10.02.2025

- 2.33. Mediante escritos recibidos entre el 5 y 20 de febrero de 20 de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.34. Mediante Oficios N° 01945; 01947; 01989; 01976; 02303; 01970; 01977 y 01930-2025-GSF-OSITRAN, se les concedió a LAP y a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso, el cual venció el 26 de febrero de 2025.
- 2.35. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277 y cartas N° S/N recibidas el 26 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de American Airlines, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.36. El 08 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.

III.- BASE LEGAL

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

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

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

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

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

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

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al Ositrán para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular, función que es indelegable según lo contemplado en el artículo 14 de dicho reglamento. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16 del REGO, en el marco de la función reguladora, el Ositrán determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales, la misma que compete exclusivamente al Consejo Directivo de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del REGO.
- 3.5. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del Ositrán de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que, mediante el Mandato de Acceso, Ositrán determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV.- ANÁLISIS

IV.1. Emisión del mandato de acceso.

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el Ositrán.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al Ositrán la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
- 4.3. Asimismo, el Ositrán emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA²

² REMA:

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

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

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

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

- 4.4. Al respecto, debe tenerse en consideración lo dispuesto por el artículo 147 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), en el sentido que los plazos, fijados por norma expresa, son improrrogables, salvo disposición habilitante en contrario. Igualmente, dicho artículo establece que la prórroga es concedida por única vez mediante decisión expresa, siempre que el plazo no haya sido perjudicado por causa imputable a quien la solicita y siempre que aquella no afecte derechos de terceros. En línea con ello, la prórroga prevista en el artículo 100 del REMA opera siempre que alguna de las partes lo solicite de manera previa.
- 4.5. Adicionalmente, el artículo 100 del REMA establece expresamente que si las partes no remiten comentarios dentro del plazo -que puede ser el inicialmente otorgado o el prorrogado- se entiende que las partes están de acuerdo con el proyecto. De ello se deriva que el referido artículo ha establecido un plazo perentorio para que las partes remitan sus comentarios, es decir, no prevé posibilidad alguna que se pueda prorrogar por segunda vez el plazo, siendo además que la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso de Ositrán.
- 4.6. De la revisión de los actuados en el presente procedimiento, se verifica que el mencionado Proyecto de Mandato de Acceso fue notificado a las aerolíneas y a LAP de acuerdo a lo señalado en los antecedentes del presente informe, siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo venció el 12 de febrero de 2025.
- 4.7. No obstante, las Partes solicitaron una prórroga de diez (10) días adicionales establecida en el REMA para la remisión de sus comentarios, siendo la nueva fecha para la presentación de sus comentarios el 26 de febrero de 2025. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que las Partes presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

ítem	USUARIO INTERMEDIO	Fecha de recepción de Comentarios
1	PLUS ULTRA	26/02/2025
2	SKY AIRLINES	26/02/2025
3	AIR EUROPA	26/02/2025
4	UNITED AIRLINES	26/02/2025
5	LATAM AIRLINES(*)	26/02/2025
6	AMERICAN AIRLINES	No presentó
7	AEROVIAS DE MEXICO	26/02/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	26/02/2025

- 4.8. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.9. Ahora bien, con relación al contenido del Mandato de Acceso, resulta necesario reiterar que uno de los escenarios para ser emitido es que las partes no hayan logrado llegar a un acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso durante el periodo de negociación del contrato de acceso, de conformidad con el artículo 44³ del REMA; periodo que cuenta con plazos y formas establecidas. En efecto, el artículo 70⁴ de la misma norma, regula cada una de las

³ REMA:
*"Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.
 El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:
 a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
 b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."*

⁴ REMA:

etapas a seguir, siendo de conocimiento de las partes que -a efectos de obtener y otorgar el derecho de acceso a facilidades esenciales- se debe realizar el procedimiento de negociación directa, el cual puede culminar en un acuerdo entre las partes con la posterior suscripción del Contrato de Acceso, o en el fin de las negociaciones con la posterior solicitud de emisión de un Mandato de Acceso.

- 4.10. De la lectura de los artículos antes indicados se aprecia que las partes tienen pleno conocimiento de que, durante el periodo de negociaciones, deben dejar expresamente establecido cuáles son los acuerdos y desacuerdos existentes, puesto que el artículo 45⁵ del REMA señala que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación y la determinación de Ositrán sobre las otras condiciones no acordadas. En línea con ello, los literales b) y c) del artículo 97⁶ del REMA disponen que la solicitud de emisión de un mandato de acceso debe contener ambos aspectos.
- 4.11. Teniendo en consideración la normativa antes indicada es que, en la solicitud de mandato de acceso, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo. En este sentido, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.
- 4.12. Conforme a lo expuesto anteriormente, a continuación, se analizan los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso formulado por LAP y los Usuarios Intermedios sobre aspectos distintos al cargo de acceso, con relación a los puntos que fueron materia de desacuerdo y sobre los cuales ha emitido pronunciamiento Ositrán a través del proyecto de Mandato de Acceso aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN.

"Artículo 70.- Período de negociaciones.

Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o el solicitante de Acceso comunique a la Entidad Prestadora su decisión de poner fin a las mismas, al no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o Cargo de Acceso.

La comunicación a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual, el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso.

(...)"

⁵ REMA

"Artículo 45.- Contenido del Mandato de Acceso.

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

⁶ REMA

"Artículo 97.- Solicitud de emisión de mandato

El solicitante de Acceso a una Facilidad Esencial podrá, en los casos previstos en el Artículo 44, solicitar a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso, para lo cual adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda:

a) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70.

b) Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones.

c) Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso.

d) Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes.

e) El proyecto de contrato de acceso y las bases correspondientes, en los casos en que habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Cláusula Cuarta.- Plazo de vigencia y Fases del Contrato (...) Fases del Contrato y lineamientos aplicables 4.2.1 Las Fases en las que se desarrollará el Contrato son: (i) Planificación y Diseño; (ii) Habilitación; y (iii) Operación.	En línea a lo comentado en los procesos de negociación, ya que este cuestionamiento es aplicable a casi todas las facilidades esenciales, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. Al final, el aceptar el establecimiento de fases es permitir que LAP no cumpla con su obligación de entrega de áreas completamente habilitadas para uso y bajo ese criterio era el UI quien asuma el costo de la "habilitación" y esto es más claro en este servicio donde LAP simplemente ha eliminado la existencia de los Talleres, Oficinas y Área de Mantenimiento diferenciadas como existe en el terminal actual. Y no apreciamos que sea un problema de determinación de demanda puesto que se pudo haber entregado áreas similares a las actuales, pero solo se están entregando áreas que si el UI desea implementar como talles, será a su cargo dicha implementación o cualquier otra modificación. Si se tratan de modificaciones (que ya se han realizado anteriormente, por lo que no es un tema nuevo), éstas se regulan bajo la cláusula de Mejoras. Repetimos, aceptar esta existencia de fases, es aceptar que LAP -sin haberlo justificado- ha eliminado 3 servicios que habian sido diferenciados, que traslade el costo de la habilitación al UI y que pretenda cobrar un cargo de acceso cómo si éstas áreas estuviesen "blancas". Es conveniente que el regulador realice una visita para que verifique in situ la situación de estas facilidades, conjuntamente con los UI.	Sin comentario	En línea con lo mencionado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, el Concesionario entregará áreas listas para prestar el servicio esencial relacionado al equipaje rezagado, lo cual constituye su obligación como prestación en la relación de acceso. Bajo esta premisa, las fases establecidas corresponden a un escenario previsto ante la eventualidad de que las aerolíneas pueden requerir realizar una serie de modificaciones y adecuaciones al espacio de acuerdo con su operación. Esto no implica que se encuentren obligadas a hacerlo, sino que aplicarán solo en el caso que consideren que, para su operación, estas modificaciones resulten necesarias. Cabe recordar que nos estamos refiriendo a un terminal completamente nuevo que no arrastra en su infraestructura mejoras ejecutadas por otros usuarios intermedios o por el mismo concesionario como sí ocurre con las facilidades del terminal actual. En ese sentido, si las aerolíneas estiman conveniente realizar cualquier modificación dentro de las áreas asignadas, estas deben de ejecutarse siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			responsable de los bienes de la Concesión. Por otro lado, los Usuario Intermedios presentan un argumento que refiere a otra facilidad esencial -áreas de mantenimiento- señalando que se han eliminado tres servicios diferenciados. Al respecto, cabe señalar que en el caso de equipaje rezagado no cabe la posibilidad de utilizar las áreas como oficinas o talleres. En ese sentido, la inclusión de esta cláusula no implica que el Concesionario haya eliminado servicios, dado que en todos los mandatos emitidos anteriormente solo ha existido un tipo de facilidad esencial para este servicio. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán
4.2.2 Sin perjuicio de las obligaciones reguladas en esta cláusula, el alcance total, lineamientos técnicos y obligaciones particulares de las Fases de Planificación y Diseño, y de Habilitación se desarrollan principalmente en el Manual HUMO o documento que establezca LAP en caso dicho documento técnico se modifique, mientras que los Anexos de Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación se centran principalmente en la	En línea a lo comentado en los procesos de negociación, ya que este cuestionamiento es aplicable a casi todas las facilidades esenciales, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. Al final, el aceptar el establecimiento de fases es permitir que LAP no cumpla con su obligación de entrega de áreas completamente habilitadas para uso y bajo ese criterio era el UI quien asuma el costo de la "habilitación" y esto es más claro en este servicio donde LAP simplemente ha eliminado la existencia de los Talleres, Oficinas y Área de Mantenimiento diferenciadas como existe en el terminal actual.	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
ejecución de la Fase de Operación del Contrato.	Y no apreciamos que sea un problema de determinación de demanda puesto que se pudo haber entregado áreas similares a las actuales, pero solo se están entregando áreas que si el UI desea implementar como talles, será a su cargo dicha implementación o cualquier otra modificación. Si se tratan de modificaciones (que ya se han realizado anteriormente, por lo que no es un tema nuevo), éstas se regulan bajo la cláusula de Mejoras. Repetimos, aceptar esta existencia de fases, es aceptar que LAP -sin haberlo justificado- ha eliminado 3 servicios que habian sido diferenciados, que traslade el costo de la habilitación al UI y que pretenda cobrar un cargo de acceso cómo si éstas áreas estuviesen "blancas". Es conveniente que el regulador realice una visita para que verifique in situ la situación de estas facilidades, conjuntamente con los UI.		
4.2.3 La Fase de Planificación y Diseño inicia desde la fecha indicada en las Condiciones Particulares de Contratación y comprenderá: (i) el desarrollo del diseño y layout del Área, (ii) la elaboración del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo de los trabajos de Habilitación que se realizarán en el(las) Área(s); los que deben ser revisados y aprobados por LAP, y (iii) la obtención de todas las Licencias necesarias para la ejecución de la Fase de Habilitación.	En línea a lo comentado en los procesos de negociación, ya que este cuestionamiento es aplicable a casi todas las facilidades esenciales, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. Al final, el aceptar el establecimiento de fases es permitir que LAP no cumpla con su obligación de entrega de áreas completamente habilitadas para uso y bajo ese criterio era el UI quien asuma el costo de la "habilitación" y esto es más claro en este servicio donde LAP simplemente ha eliminado la existencia de los Talleres, Oficinas y Área de Mantenimiento diferenciadas como existe en el terminal actual.	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Y no apreciamos que sea un problema de determinación de demanda puesto que se pudo haber entregado áreas similares a las actuales, pero solo se están entregando áreas que si el UI desea implementar como talles, será a su cargo dicha implementación o cualquier otra modificación. Si se tratan de modificaciones (que ya se han realizado anteriormente, por lo que no es un tema nuevo), éstas se regulan bajo la cláusula de Mejoras. Repetimos, aceptar esta existencia de fases, es aceptar que LAP -sin haberlo justificado- ha eliminado 3 servicios que habian sido diferenciados, que traslade el costo de la habilitación al UI y que pretenda cobrar un cargo de acceso cómo si éstas áreas estuviesen "blancas". Es conveniente que el regulador realice una visita para que verifique in situ la situación de estas facilidades, conjuntamente con los UI.		
4.2.4 Completadas todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño, se dará inicio a la Fase de Habilitación, la cual comprenderá: (i) la entrega del(las) Área(s) según lo establecido en el presente documento, incluyendo los requisitos que se detallan en la cláusula 6.1.2 siguiente, (ii) la ejecución total de los trabajos de Habilitación del(las) Área(s), que deberá ser aprobado por LAP, y (iii) la ejecución del Operational Readiness and Airport Transition (ORAT).	El procedimiento ejecutivo y célere para los casos de modificaciones menores (instalación de Racks), el cual sería el aplicable para las Mejoras, que se regula en la cláusula 16. Comentario que se sustenta en lo indicado precedentemente.	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
4.2.5 Durante la Fase de Habilitación del(las) Área(s), el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener el(las) Área(s) debidamente cercada(s) y cubierta(s) según las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y cualquier otro lineamiento indicado por LAP. En dicho caso, deberá cumplir con los requisitos que LAP le informe para colocar la señalética correspondiente.	Similar comentario respecto a la mención a las Fases, estas referencias deben ser eliminadas	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato
4.2.6.2 Elaborar el Cronograma de Ejecución que será aprobado por LAP, de acuerdo al plazo y disposiciones establecidas en el Manual HUMO o documento que lo complementa y/o sustituya para las Fases de Planificación y Diseño y Habilitación del(las) Área(s). Dicho Cronograma de Ejecución deberá ajustarse a los plazos e hitos establecidos para la integración con el Proyecto New Lim, los cuales serán comunicados por LAP y podrán ser modificados por éste dando previo aviso al USUARIO INTERMEDIO. Todos los plazos del Cronograma de Ejecución deberán mostrar una holgura respecto de los plazos en el cronograma de integración del Proyecto New Lim, según lo que LAP disponga	Idéntico cuestionamiento al establecimiento de Fases y desarrollados anteriormente.		Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato
4.2.6.2 (...) El USUARIO INTERMEDIO queda eximido de responsabilidad si los plazos e hitos para la integración con el Proyecto New Lim sufren	Son requisitos excesivos para lo que se supone serían los trabajos acondicionamiento o adecuación de un área. Todos estos "trabajos" de ser realizados se rigen bajo la cláusula de Mejoras	Sin comentarios	La cláusula esta referida a una excepción para los Usuarios Intermedios en caso no se cumpla el Cronograma de Ejecución por causas no imputables a ellos, no hacen

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
retrasos por Causas No Imputables al USUARIO INTERMEDIO, afectando el cumplimiento del Cronograma de Ejecución, en cuyo caso el USUARIO INTERMEDIO queda exonerado de la aplicación de Penalidades.			referencia a los requisitos que señalan los Usuarios Intermedios. Se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Ositrán.
4.2.6.2 (...) <i>De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiriese una actualización al Cronograma de Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el procedimiento definido en el Manual HUMO o el documento que lo sustituya y/o complemente. El USUARIO INTERMEDIO acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas.</i>	Se repite el mismo texto en este párrafo: "Si la actualización se realiza por causa del USUARIO INTERMEDIO, este acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas." Además, tampoco es aceptable una declaración de este tipo cuando hemos apreciado que en las dos últimas modificaciones del calendario de entrega del nuevo Terminal sus postergaciones han sido de única responsabilidad de LAP y por una sencilla razón: No han cumplido con la entrega de una infraestructura lista para atender la demanda de pasajeros, lo que ha sido verificado por el propio OSITRAN. En consecuencia, no es posible este tipo de declaración que LAP pretende incorporar	Sin comentarios	Se mantiene lo señalado en el Informe conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, el cual señala que el numeral regula la posibilidad de actualizar el cronograma de ejecución a solicitud del Usuario Intermedio, siendo la única forma de que éste pierda su derecho a reclamar es que el retraso y actualización del cronograma sea por causa imputable a él mismo. Es así que, los ejemplos expuestos por los Usuarios Intermedios son retrasos bajo responsabilidad del Concesionario y sobre los cuales no resultaría de aplicación lo establecido en el numeral bajo análisis, el cual está claramente previsto para el caso en que el Usuario Intermedio requiriese una actualización del cronograma. Se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
4.2.6.3 El USUARIO INTERMEDIO conoce y acepta que, para efectos del correcto desarrollo del Proyecto New Lim, se requiere de la intervención y correcta coordinación de LAP, y en general de todos los contratistas que colaboren en los trabajos de construcción del Nuevo Terminal. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a canalizar todas las coordinaciones a través de LAP. Para estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener un estrecho nivel de coordinación con LAP a fin de alinear la ejecución del Contrato con la ejecución del Proyecto New Lim; en consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a trabajar en coordinación constante con LAP. Dichas coordinaciones comprenden, entre otros: i) todo lo relativo a los trabajos para la Habilitación del(las) Área(s); y, ii) todo lo relativo a la integración e interfaces, tanto físicas, eléctricas, de datos y de sistemas, asociadas a la habilitación del(las) Área(s).	En línea a lo expresado anteriormente, las áreas deben entregarse listas para ser usadas como oficinas operativas; por lo cual este numeral debe quedar conforme a lo siguiente: "El USUARIO INTERMEDIO conoce y acepta que, para efectos del correcto desarrollo del Proyecto New Lim, se requiere de la intervención y correcta coordinación de LAP, y en general de todos los contratistas que colaboren en los trabajos de construcción del Nuevo Terminal. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a canalizar todas las coordinaciones a través de LAP. Para estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener un estrecho nivel de coordinación con LAP a fin de alinear la ejecución del Contrato con la ejecución del Proyecto New Lim; en consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a trabajar en coordinación constante con LAP. Dichas coordinaciones comprenden, entre otros: i) todo lo relativo a los trabajos para la Habilitación del(las) Área(s); y, ii) todo lo relativo a la integración e interfaces, tanto físicas, eléctricas, de datos y de sistemas, asociadas a la habilitación del(las) Área(s)."		Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
4.2.7EI USUARIO INTERMEDIO declara conocer plena y perfectamente el estado y situación legal de(las) Área(s), y ha verificado su situación y características técnicas, todo lo anterior sobre la base y limitado a la información que le ha brindado LAP, por lo que, no podrá considerar la falta de documentación o de información	El regulador no aceptó nuestros comentarios, a través de los cuales indicamos que era conveniente eliminar dicha cláusula, toda vez que consideramos es obligación de LAP informar la situación del área antes de la suscripción del contrato, entregándola en condiciones óptimas. Asimismo, expresamos que lo añadido luego de la segunda reunión tampoco debe ser aceptado debido a que abre la posibilidad de que LAP no brinde la	Sin comentarios	Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe señalarse que el literal f) del artículo 8 del REMA versa sobre el principio de plena información en el que se deja establecido que los solicitantes del acceso deben contar con información necesaria para evaluar y negociar las condiciones de acceso; asimismo, el artículo 20 está referido a la obligación

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
como una justificación de eventuales retrasos en la ejecución del Contrato. El USUARIO INTERMEDIO deberá tramitar u obtener los documentos que necesite sobre el(las) Área(s), con la debida anticipación, a efectos de no entorpecer el cumplimiento de la ejecución del Contrato.	información adecuada respecto al área (características técnicas, estado, entre otros) y en ese caso el UI no tendrá la posibilidad de considerar aquello como una falta de documentación, ya que se deben limitar a lo entregado por LAP (sea completo o no). Ahora bien, consideramos pertinente citar lo estipulado en los artículos 8, 20 y 41 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN: “Artículo 8.- Principios aplicables.- f) Principio de plena información: Los solicitantes del Acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las Condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo”. “Artículo 20.- Difusión de la información.- Es obligatorio que la Entidad Prestadora haga pública, como mínimo a través de su página web, la siguiente información: a) El Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora. b) Los requisitos o manuales técnicos, ambientales y de seguridad específicos a la infraestructura donde se solicita Acceso. c) El grado de utilización de la infraestructura, según los estándares relevantes para cada una, incluyendo la frecuencia y horarios donde sea pertinente. d) Las condiciones de contratación, así como las políticas comerciales y operativas de la Entidad Prestadora. e) Los proyectos de Contratos de Acceso presentados a OSITRAN.		de la Entidad Prestadora de difundir determinada información que debe estar permanentemente publicada en su página web; no obstante, tal información no está referida a las características técnicas de un área en específico. Adicionalmente, el artículo 41 del REMA está referido a la obligación de la Entidad Prestadora de llevar un registro de la información correspondiente a los contratos y mandatos de acceso, además de la correspondiente al artículo 20. Sin embargo, ninguno de los artículos del REMA citados por las aerolíneas, establecen la obligación de LAP de compartir las características específicas de cada una de las áreas con las que cuenta el terminal. En el marco del procedimiento de emisión del Mandato de Acceso, es Ositrán quien determina el cargo de acceso en función a las áreas designadas como facilidades esenciales, conforme lo establecido en el REMA. Tal como se señala en el numeral bajo comentario, la declaración de las aerolíneas en el sentido que conocen “el estado y situación legal de(las) Área(s),” y han verificado “su situación y características técnicas”, tiene como sustento la información que la Entidad Prestadora les haya brindado y se encuentra limitado a tal información. Por tanto, carece de asidero afirmar

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	(...) La información a la que se hace referencia en los incisos b), c) y d) del presente artículo, deberá estar disponible en la misma oportunidad que se inicie el proceso de atención a la solicitud de Acceso. La Entidad Prestadora está impedida de negar el otorgamiento del derecho de Acceso a los usuarios intermedios solicitantes del mismo, basándose en información que no haya sido previamente puesta en conocimiento de éstos. El incumplimiento por parte de las Entidades Prestadoras de la presente obligación será considerado como infracción, y por tanto está sujeto a la aplicación del Reglamento de Infracciones y Sanciones”. [Énfasis agregado]. “Artículo 41.- Registro y difusión de Contratos de Acceso.- Las Entidades Prestadoras establecerán una base de datos que contenga la información general y relevante sobre los Contratos de Acceso, Mandatos y demás información referida en el Artículo 20, la cual se difundirá en la página web de la Entidad Prestadora. La Entidad Prestadora que celebre un Contrato de Acceso, reciba un Mandato o requiera proporcionar información relevante para el Acceso, tiene la obligación de registrarla en la referida base de datos, a más tardar a los cinco (05) días de la celebración del Contrato o de haber recibido el Mandato. El incumplimiento de esta obligación por parte de las Entidades Prestadoras será considerado como infracción, y por tanto está sujeto a la aplicación del Reglamento de Infracciones y Sanciones”. [Énfasis agregado].		que la inclusión de la cláusula conlleva la imposibilidad de las aerolíneas de catalogar un incumplimiento por falta de información, toda vez que esto sí será posible respecto de aquella información que no haya sido proporcionada por la Entidad Prestadora. Se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Como se puede observar, LAP se encuentra legalmente obligado a compartir la información pertinente a los UI respecto a las características técnicas y la situación del Área de Oficinas Operativas, y, en caso no cumpla con ello, será sancionado siguiendo lo establecido en el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN. Sin embargo, los UI no pueden declarar que cuentan con un conocimiento pleno del estado y la situación legal del Área, si es que esta información se debe limitar a la que comparta LAP (sea completa o no). Esto conlleva a que los UI no puedan catalogar un incumplimiento de LAP como una “falta de documentación” en tanto ésta depende de lo entregado por la empresa operadora. Por tanto, consideramos que lo adecuado, a fin de que el Proyecto de Mandato de Acceso se conduzca con el REMA, es que se elimine esta cláusula del contrato.		
4.2.9 (...) Se deja constancia que la inspección antes mencionada es referida única y exclusivamente respecto al cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO establecidas en el Contrato y del estricto cumplimiento de los requerimientos de LAP. El hecho de que se realice o no una inspección y que LAP emita o no una observación o No Conformidad, no liberará al USUARIO INTERMEDIO de sus obligaciones y garantías establecidas en el Contrato, siendo el único y	En línea a lo observado ¿por qué se incluye una fase de habilitación cuando todo trabajo que se realice puede calificar como mejora? Debe decir: "Se deja constancia que la inspección antes mencionada es referida única y exclusivamente respecto al cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO establecidas en el Contrato y del estricto cumplimiento de los requerimientos de LAP. El hecho de que se realice o no una inspección y que LAP emita o no una observación o No Conformidad, no liberará al USUARIO INTERMEDIO de sus obligaciones y garantías establecidas en el Contrato, siendo el único y exclusivo	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
exclusivo responsable de la Habilitación y Operación del Contrato.	responsable de la ~~Habilitación~~ y Operación del Contrato." Se debe reiterar las áreas deben estar habilitadas para fungir como oficinas operativas.		
4.2.9 (...) Asimismo, se deja constancia de que la obligación del USUARIO INTERMEDIO de permitir irrestrictamente las inspecciones supone, además de lo antes indicado, que, cuando LAP requiera realizar las inspecciones, el USUARIO INTERMEDIO deberá estar en el(las) Área(s) y dar todas las facilidades del caso. Para ello, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a que esté presente, durante las inspecciones, en calidad de responsable, el jefe o responsable de la obra; ello, con la finalidad de que LAP pueda obtener respuestas a sus preguntas y observaciones en el mismo momento de las inspecciones.	Como hemos indicado, que las visitas no tengan una programación, puede implicar que se interfiera con el desarrollo de las actividades de los UI. Asimismo, podría ocurrir que no haya un trabajador disponible para brindar atención a LAP. Debe haber un aviso razonable anterior, para que las UI puedan ordenarse. En el caso de inspecciones no programadas, las mismas no debe interferir con las actividades regulares del UI. Con la redacción que propone LAP, implicaría tener un personal con poder decisión 24/7 ya que sus inspecciones se podrían realizar en cualquier momento, esto no tiene sustento	Sin comentarios	Como señalamos en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, las inspecciones a las áreas (almacenes) tienen como finalidad la verificación del cumplimiento del objeto del Contrato de Acceso, por tanto, si tienen un pre aviso o una programación previa, no sería posible detectar incumplimientos o actividades que desnaturalicen el objeto del mandato. De ser el caso que, el servicio brindado tenga un horario específico distinto al del aeropuerto (24/7), el Usuario Intermedio deberá de informar a LAP dicho horario. Por otro lado, es claro que la inspección que realice LAP a la Facilidad Esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado no debe de interrumpir la operación de las aerolíneas, pero de igual forma, no deben de perder su naturaleza de inopinadas. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
4.2.10 Otorgar acceso al OSITRAN a: (i) el(las) Área(s) donde se ejecuten los trabajos de Habilitación; y, (ii) la documentación necesaria; cuando así el OSITRAN lo requiera.	Debe decir: <i>"Otorgar acceso al OSITRAN a: (i) el(las) Área(s) ~~donde se ejecuten los trabajos de Habilitación~~; y, (ii) la documentación necesaria; cuando así el OSITRAN lo requiera."</i> Cabe recalcar que las áreas deben estar habilitadas para fungir como oficinas operativas.	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Asimismo, los Usuarios Intermedios no presentan comentarios adicionales a los presentados en su solicitud de acceso que ameriten una nueva evaluación. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
4.2.10 (...) A solicitud de LAP y dentro de los plazos requeridos por éste, el USUARIO INTERMEDIO deberá proporcionar toda la información sobre la ejecución del Contrato a fin de cumplir con las Leyes Aplicables que, sobre la materia, hayan sido requeridas por el OSITRAN.	Sin comentarios	LAP solicita al OSITRAN que mantenga la cláusula propuesta en la Segunda reunión de negociación para esta facilidad esencial. Cabe señalar que esta cláusula fue motivo de acuerdo entre los Usuarios Intermedios y LAP durante las negociaciones para las facilidades esenciales tales como Oficinas de Mantenimiento Ejecutivo, Oficinas Operativas, Oficinas Operativas Dique, Áreas de mantenimiento preventivo. Asimismo, esta cláusula se encuentra vigente en los Mandatos de acceso actuales. En ese sentido, con el objetivo de contar con una cláusula estándar para todas las facilidades esenciales, solicitamos que se considere nuestro requerimiento. Siendo que la cláusula debería quedar de la siguiente manera: "El USUARIO INTERMEDIO se obliga a subsanar las observaciones encontradas que realice el OSITRAN en sus inspecciones periódicas en las Áreas en los plazos que LAP indique, los cuales estarán alineados con los plazos indicados por el OSITRAN. El plazo otorgado por LAP al USUARIO INTERMEDIO considerará el tiempo necesario requerido por LAP para elaborar la respuesta correspondiente al regulador".	LAP manifestó en la etapa inicial que no consideraban aceptable pre-establecer un plazo para la información que pudiese ser requerida por el Ositrán, por tanto, considerando lo señalado por LAP se aceptó la propuesta con una precisión sobre los requerimientos del Regulador. Asimismo, el texto propuesto por LAP cambia por completo el texto del proyecto de mandato. El comentario de LAP en su matriz esta referido al levantamiento de observaciones que realice Ositrán, sin embargo, el texto de la cláusula en evaluación esta referida a la entrega de información sobre la ejecución del contrato. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
4.2.12 Una vez concluida la Fase de Habilitación, el USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP una copia de los planos as built del(las) Área(s) por especialidad, de acuerdo y dentro del plazo informado por LAP para tal efecto, de ser el caso, y un reporte que dé cuenta de los trabajos realizados, los que deberán estar debidamente suscritos por el arquitecto o ingeniero responsable y colegiado.	Igual argumento, LAP no está entregando una oficina habilitada. Consideramos relevante que OSITRAN pueda realizar visitas de inspección a estas áreas conjuntamente con UI	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso
~~5.8 En ningún supuesto y en ninguna circunstancia, el USUARIO INTERMEDIO está facultado para suspender el pago de la Contraprestación ni de ningún otro concepto a favor de LAP.~~	Sin comentarios	En el supuesto de que por alguna acción por parte del Usuario Intermedio se le restrinja el acceso a la Facilidad Esencial, esto no es causal para la suspensión del pago toda vez que mantendrían la posesión del área. Asimismo, para el caso en el que el Usuario Intermedio suspende sus operaciones, pero decide mantener la posesión de sus áreas y sus contratos vigentes, también debe continuar cumpliendo con sus obligaciones de pago; es importante destacar que estos casos vienen ocurriendo en la práctica: AVIOR, SPIRIT, entre otros. Consideramos que en esos casos los Usuarios Intermedios deberán de seguir efectuando el pago del cargo de acceso en el tiempo y forma establecido en el contrato, sin perjuicio de las acciones paralelas que deberán realizar para regularizar su situación, por ende, la razón de dicha cláusula. En base a lo expuesto, solicitamos al Regulador mantenga la cláusula.	Reiteramos lo expuesto mediante Informe N° 00015-2025-IC-OSITRAN, referido a que la propuesta resulta innecesaria en la medida que ya existen cláusulas que abordan con detalle la obligación de los UI de pagar el cargo de acceso, así como las consecuencias de su incumplimiento. Respecto al supuesto presentado por LAP, resulta evidente que mientras una aerolínea mantenga la posesión de las áreas sin operaciones debe de continuar cumpliendo con sus obligaciones de pago. Caso contrario, como se mencionó en el párrafo anterior, el Concesionario puede ejecutar las cláusulas por incumplimiento, como las referidas a la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO (...) 6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos: i. De ser el caso, la aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilitación. ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes. iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP."	Mantenemos la observación a la solicitud de eliminación del numeral i: "6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos: i. ~~De ser el caso, la aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilitación.~~ ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes. iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP."	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.
6.1.3 (...) Las Partes acuerdan que, en caso haya alguna demora en la entrega del(las) Área(s) por causas no imputables a LAP, a su Personal o tercero del que se valga, LAP no asumirá responsabilidad alguna ni corresponderá ninguna indemnización a favor del USUARIO INTERMEDIO por dicha demora, ampliándose el plazo de entrega de manera automática y sin responsabilidad de LAP por el mismo tiempo que dure la demora en la entrega. En caso la demora se deba a causas imputables a LAP, a	Sin comentarios	Respecto a la observación formulada sobre la regulación de la responsabilidad de LAP en caso de demora en la entrega de áreas, consideramos necesario precisar que la inclusión de una cláusula que establezca penalidades automáticas o indemnizaciones no es viable, dado que la determinación de responsabilidad en estos casos puede ser altamente subjetiva y abierta a interpretaciones que generen incertidumbre en la ejecución contractual. El contrato de concesión y sus principios asociados no contemplan una responsabilidad objetiva e ilimitada para LAP, sino que deben evaluarse bajo criterios sobre los hechos que ocasionan la demora. Si bien los Usuarios Intermedios plantean incluir expresamente un supuesto de responsabilidad en caso de demoras atribuibles a LAP, consideramos	De acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, ante la propuesta de la Entidad Prestadora de dejar sentado que no será responsable por demoras que no le sean imputables, se consideró razonable incorporar la regla en sentido contrario, a efectos que tal responsabilidad sí sea asumida cuando tales demoras ocurran por causas imputables a LAP, a su Personal o tercero del que se valga. Ahora bien, el escenario en que la Entidad Prestadora debe asumir la obligación de indemnización está

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
su Personal o tercero del que se valga, esta deberá indemnizar a los USUARIOS INTERMEDIOS por cualquier daño o perjuicio que la demora les genere.		que dicha precisión no es necesaria, ya que la responsabilidad por incumplimientos contractuales ya se encuentra regulada en el marco normativo aplicable y en las obligaciones generales del Concesionario. LAP reitera su compromiso con el cumplimiento de sus obligaciones contractuales y en aras de encontrar un punto de equilibrio y brindar mayor seguridad a ambas partes, proponemos una cláusula que establezca que, en caso de una demora atribuible a LAP, las partes buscarán una solución de mutuo acuerdo, priorizando la continuidad operativa y la mitigación de cualquier impacto que dicha demora pudiera generar. De esta manera, se evita una imposición unilateral de penalidades y se fomenta un mecanismo de diálogo y consenso, garantizando una gestión eficiente de la concesión. "Las Partes acuerdan que, en caso haya alguna demora en la entrega del(las) Área(s) por causas no imputables a LAP, a su Personal o tercero del que se valga, LAP no asumirá responsabilidad alguna ni corresponderá ninguna indemnización a favor del USUARIO INTERMEDIO por dicha demora, ampliándose el plazo de entrega de manera automática y sin responsabilidad de LAP por el mismo tiempo que dure la demora en la entrega."	sujeto a que la demora efectivamente se deba a causas que le sean imputables, lo cual no constituye una apreciación subjetiva, sino que debe encontrarse sustentado. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.
6.1.5 Desde la fecha en que se produzca la entrega del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO, este último tendrá a su exclusivo cargo y responsabilidad la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de: (i) el(las) Área(s); y, (ii) las construcciones, hasta la fecha en que cumpla con la devolución de	Con el argumento señalado por LAP, apreciamos que califica como una excusa para no entregar ni talleres ni oficinas de mantenimiento, esta categoría "oficina ejecutiva" no debería existir, puesto que al final la denominada "habilitación" será parte de una modificación del área entregada que correrá a cargo del UI cuando si estamos hablando de un mandato de acceso de una facilidad	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por otro lado, este informe está referido a Almacenes para Equipaje Rezagado y no a áreas de mantenimiento, por lo que los comentarios vinculados con otras facilidades no resultan aplicables. Se mantiene texto del proyecto de Mandato de Acceso aprobado por el

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
ésta(s) a favor de LAP, conforme a lo indicado en esta cláusula.	esencial, ésta debería encontrarse totalmente habilitada		Regulador
6.3.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) un(os) espacio(s) físico(s) vacío(s) y que es de su cuenta, costo y riesgo, la habilitación de la infraestructura que haga falta y sea necesaria para el desarrollo íntegro del Contrato y de sus Actividades, de acuerdo con su Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, según criterio de LAP, lo que incluye, pero no se limita a, los conceptos que involucran las Fases y las Mejoras a lo largo de la vigencia del Contrato, que sean necesarias para la ejecución del mismo.	Habíamos indicado que la definición que se pretende incorporar corresponde a la de un área gris, una oficina vacía es una oficina gris. Del mismo modo, la mención a la que se hace referencia en los comentarios de LAP, en principio se trata de Mejoras, por lo que no cabe considerar una Fase de Habilitación. Además, no se ha verificado en ninguna parte del texto la diferencia entre diferentes tipos de habilitaciones, sean que las mismas requieran expediente técnico o plan de trabajo. Debe mantenerse la redacción actual: "6.3.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el (las) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente Mandato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato. Del mismo modo, declara conocer las características del (de las) Área(s) para Oficina(s) Operativa(s) del presente Mandato establecidas en el Anexo N° __ que forman parte de este."	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene texto propuesto en el proyecto de Mandato de Acceso aprobado por el Regulador.
6.4.1 El USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por la planificación, diseño, mantenimiento, habilitación y operación del(las) Área(s) conforme a lo previsto en el Contrato	Mantenemos el cuestionamiento a pretender incorporar obligaciones a los UI que corresponden a LAP, el UI no planifica, ni diseña ni habilita las áreas, si en el eventual casos e realicen trabajos, éstos se rigen bajo el apartado de Mejoras 6.4.1 El USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por la planificación, diseño, mantenimiento, habilitación y operación	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Se mantiene texto propuesto en el proyecto de Mandato de Acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	del(las) Área(s) conforme a lo previsto en el Contrato.		
6.4.11 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares en el (las) Área(s) del presente Contrato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Contrato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.	Mantenemos la observación a mantener esta cláusula ya que implica un desbalance en la relación contractual al permitir que el solo criterio de LAP sea el determinante, cuando pueden existir interpretaciones diferentes. Estas situaciones ya se han presentado anteriormente donde LAP pretendió cambiar la naturaleza de una oficina operativa que era utilizada por el gerente del aeropuerto a una comercial cuando ésta es una actividad permitida y se tuvo que ir hasta el Tribunal de Solución de controversias. El regulador no aceptó nuestros comentarios, a través de los cuales indicamos que era conveniente eliminar dicha cláusula, toda vez que consideramos debe existir un previo aviso por medio del cual se nos otorgue la posibilidad de subsanar cualquier supuesto relacionado a la desnaturalización del objeto del contrato. En caso se admita este numeral, representaría un claro desequilibrio entre las partes, ya que imposibilita al UI el presentar comentarios y explicar su interpretación acerca del contrato. Al respecto, consideramos pertinente citar los artículos 1428, 1429 del Código Civil: “Artículo 1428.- Resolución por incumplimiento.- En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios.	Sin comentarios	De acuerdo con lo establecido en el artículo 36 del REMA, los contratos de acceso tienen naturaleza privada y le son aplicables las normas civiles y comerciales pertinentes. Bajo ese marco normativo, a los contratos de acceso resulta de aplicación lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil: “<i>En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios. (...)</i>”; en ese sentido, la resolución contractual contemplada en el proyecto de Mandato de Acceso se condice con el marco legal vigente en materia civil y, en esa medida, tal disposición no conlleva un desequilibrio contractual. Tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, el objeto de este Mandato de Acceso es ceder en arrendamiento a los Usuarios Intermedios, las facilidades esenciales a fin de que sean destinadas a brindar el Servicio Esencial de Servicio Esencial Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, estableciendo los términos, condiciones y cargos aplicables. En tales facilidades solo se pueden realizar actividades vinculadas

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	A partir de la fecha de la citación con la demanda de resolución, la parte demandada queda impedida de cumplir su prestación”. “Artículo 1429.- Resolución de pleno derecho.- En el caso del artículo 1428 la parte que se perjudica con el incumplimiento de la otra puede requerirla mediante carta por vía notarial para que satisfaga su prestación, dentro de un plazo no menor de quince días, bajo apercibimiento de que, en caso contrario, el contrato queda resuelto. Si la prestación no se cumple dentro del plazo señalado, el contrato se resuelve de pleno derecho, quedando a cargo del deudor la indemnización de daños y perjuicios.”. [Énfasis agregado] “Artículo 1430.- Resolución de pleno derecho.- Puede convenirse expresamente que el contrato se resuelva cuando una de las partes no cumple determinada prestación a su cargo, establecida con toda precisión. La resolución se produce de pleno derecho cuando la parte interesada comunica a la otra que quiere valerse de la cláusula resolutoria”. [Énfasis agregado] Así pues, nos encontramos ante una cláusula resolutoria expresa que: i) Representa un evidente trato diferencial entre las partes, donde los UI no cuentan con la posibilidad de comunicar a LAP sus objeciones sobre supuestos incumplimientos/actividades no permitidas. ii) Estipula la necesidad de “establecer con toda precisión” las prestaciones cuya inobservancia representaría un incumplimiento que active esta cláusula. Y, a pesar de este requisito legal, el numeral 6.4.11 de forma muy genérica		al servicio para el cual son provistas, de manera consistente con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para su prestación. Si bien las partes tienen la posibilidad de celebrar un contrato estableciendo un plazo para que una de ellas requiera notarialmente a la otra el cumplimiento de su prestación; en el contexto de la emisión de un mandato la definición de dicho plazo supone la evaluación de su idoneidad por parte del Organismo Regulador, para efectos de su aplicación a la relación de acceso. Así, en el caso específico de la obligación de los Usuarios Intermedios de no desnaturalizar el objeto del mandato llevando a cabo actividades diferentes a las establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares en el (las) Área(s), el establecimiento de un plazo implicaría la definición de un periodo durante el cual es admisible que la infraestructura escasa sea utilizada para un fin no previsto. Dicho esto, el Usuario Intermedio que no se encuentre de acuerdo con la decisión de LAP tiene derecho a iniciar un procedimiento de solución de controversias, de conformidad con lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del Ositrán, en el marco del cual puede solicitar una medida

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	solo indica que ante “actos que desnaturalicen el contrato” LAP puede resolver el acuerdo. Por tanto, lo más razonable es que se otorgue un plazo adecuado para dar respuesta a lo que LAP considera como una “desnaturalización”, o incluso se pueda elevar la materia a OSITRAN, con la finalidad de que resuelva la controversia como ente supervisor. Y, siguiendo el artículo 53 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, debe existir un plazo mínimo de 20 días solamente para que el Tribunal de Solución de Controversias expida la Resolución Final: “Artículo 53.- Resolución Final.- El Cuerpo Colegiado deberá expedir resolución en un plazo no mayor a veinte (20) días contados a partir de la fecha fijada para la audiencia oral. Vencido el referido plazo sin que se expida la resolución correspondiente, el administrado podrá hacer valer el silencio administrativo negativo”.		cautelar con la finalidad de suspender los efectos de dicha decisión hasta que se resuelva la controversia. En adición a ello, cabe recordar que el literal c) del numeral 47.3 del artículo 47 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, dispone que la Entidad Prestadora incurrirá en infracción muy grave cuando no cumpla con los mandatos de acceso emitidos por el Ositrán. En esa medida, en caso la Entidad Prestadora adopte medidas para situaciones no previstas, contraviniendo lo establecido en un mandato de acceso, el marco normativo prevé la aplicación de sanciones administrativas. Se mantiene el texto del proyecto de Mandato aprobado por el Regulador
6.4.12 El incumplimiento a que se refiere el numeral anterior no podrá ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.	Igual comentario que el anterior, por lo que debe eliminarse. Sobre ello, el regulador no aceptó nuestros comentarios, a través de los cuales indicamos que era conveniente eliminar dicha cláusula, toda vez que consideramos debe existir un previo aviso por medio del cual se nos otorgue la posibilidad de subsanar cualquier supuesto relacionado a la desnaturalización del objeto del contrato. En caso se admita este numeral, representaría un claro desequilibrio entre las partes, ya que imposibilita al UI el presentar comentarios y explicar su interpretación acerca del contrato.	Sin comentarios	En adición a lo señalado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, tratándose de facilidades esenciales de naturaleza escasa, LAP es responsable del uso eficiente de la infraestructura, por tanto, su uso debe ser en estricto cumplimiento del objeto del mandato de acceso. De ser el caso que los Usuarios Intermedios no se encuentren conforme a lo resuelto por LAP, en el sentido de la desnaturalización del objeto del mandato, pueden invocar el mecanismo de controversia

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Al respecto, consideramos pertinente citar los artículos 1428, 1429 del Código Civil: “Artículo 1428.- Resolución por incumplimiento.- En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios. A partir de la fecha de la citación con la demanda de resolución, la parte demandada queda impedida de cumplir su prestación”. “Artículo 1429.- Resolución de pleno derecho.- En el caso del artículo 1428 la parte que se perjudica con el incumplimiento de la otra puede requerirla mediante carta por vía notarial para que satisfaga su prestación, dentro de un plazo no menor de quince días, bajo apercibimiento de que, en caso contrario, el contrato queda resuelto. Si la prestación no se cumple dentro del plazo señalado, el contrato se resuelve de pleno derecho, quedando a cargo del deudor la indemnización de daños y perjuicios.”. [Énfasis agregado] “Artículo 1430.- Resolución de pleno derecho.- Puede convenirse expresamente que el contrato se resuelva cuando una de las partes no cumple determinada prestación a su cargo, establecida con toda precisión. La resolución se produce de pleno derecho cuando la parte interesada comunica a la otra que quiere valerse de la cláusula resolutoria”. [Énfasis agregado]		establecido en el REMA de Ositrán, quien, en el marco de sus funciones, determinara si hubo incumplimiento o no por parte de los Usuarios Intermedios. Cabe resaltar lo señalado por los Usuarios Intermedios en el caso del uso de las Oficinas Operativas del terminal actual, en el cual, la intervención del Tribunal de Ositrán determinó en su mayoría que se hacía un uso indebido de las áreas que desnaturalizaban el objeto del Mandato. (Ejemplo: Exp. 003-2018-CCO-ADHOC-OSITRAN)⁷ “Se resuelve: <i>Primero: DECLARAR INFUNDADA la solicitud de TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A contra LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L, y en consecuencia, desestimar las pretensiones formuladas por TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A en su escrito de fecha 12 de enero de 2018, al haberse acreditado que en la Oficina N° 333-2052 se realizaban actividades distintas a las previstas taxativamente en la cláusula tercera del Contrato de Acceso.”</i> Se mantiene el texto del proyecto de Mandato aprobado por el Regulador

⁷ Controversia iniciada por TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A contra Lima Airport Partners S.R.L.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Así pues, nos encontramos ante una cláusula resolutoria expresa que: i) Representa un evidente trato diferencial entre las partes, donde los UI no cuentan con la posibilidad de comunicar a LAP sus objeciones sobre supuestos incumplimientos/actividades no permitidas. ii) Estipula la necesidad de “establecer con toda precisión” las prestaciones cuya inobservancia representaría un incumplimiento que active esta cláusula. Y, a pesar de este requisito legal, el numeral 6.4.11 de forma muy genérica solo indica que ante “actos que desnaturalicen el contrato” LAP puede resolver el acuerdo. Por tanto, lo más razonable es que se otorgue un plazo adecuado para dar respuesta a lo que LAP considera como una “desnaturalización”, o incluso se pueda elevar la materia a OSITRAN, con la finalidad de que resuelva la controversia como ente supervisor. Y, siguiendo el artículo 53 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, debe existir un plazo mínimo de 20 días solamente para que el Tribunal de Solución de Controversias expida la Resolución Final: “Artículo 53.- Resolución Final.- El Cuerpo Colegiado deberá expedir resolución en un plazo no mayor a veinte (20) días contados a partir de la fecha fijada para la audiencia oral. Vencido el referido plazo sin que se expida la resolución correspondiente, el administrado podrá hacer valer el silencio administrativo negativo”		
Cláusula Novena. - Gastos y tributos 9.1 El USUARIO	Sin comentarios	1-Lo del impuesto y carga no se debe anular, podría haber un impuesto a futuro que cree el estado peruano y que sea de cargo del usuario.	Respecto al primer comentario del Concesionario, se precisa que el texto del proyecto de mandato no ha

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
INTERMEDIO se obliga a asumir el pago de cualquier contribución y/o arbitrio municipal, impuesto, carga y, en general, todo tributo creado o por crearse, que se derive de la ejecución del presente Contrato, y que afecte directa o indirectamente el uso o posesión del (de las) Área(s). En caso LAP efectúe estos pagos directamente, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsarlo conforme al numeral 18.2 del presente documento.		2-Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos" o "recuperación de costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesoria a la facturación por reembolsos por recuperación de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos, incluidos los arbitrios. -Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. -Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobrecosto para LAP a fin de cumplir con una obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite LAP.	eliminado los términos “impuesto” y “carga”. Respecto a la eliminación de la tasa de regulación del texto de la cláusula novena, al ser una obligación contractual por el servicio de regulación que se brinda específica y únicamente a LAP para supervisar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, no resulta razonable que LAP pretenda trasladar el pago de dicha tasa a los Usuarios Intermedios por los ingresos percibidos dentro del marco de la explotación del contrato de concesión. Es pertinente aclarar que lo analizado en el numeral bajo comentario es si corresponde a los Usuarios Intermedios asumir el pago del Aporte por Regulación, lo cual se establece como una obligación adicional a la del pago del cargo de acceso. En ese sentido, no se está analizando si dicha tasa debe ser incluida o no en la estructura de costos del referido cargo Como se mencionó en informes anteriores, la ley no establece criterios ni excepciones respecto a los conceptos que se deben de considerar para la determinación del monto a pagar por Aporte por Regulación a diferencia de la Retribución al Estado, por tanto, el Concesionario es el único obligado al pago de esta tasa. Se mantiene el texto del proyecto de Mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~9.2 De ser aplicable, en caso el USUARIO INTERMEDIO realice una modificación o Mejora en las(él) Área(s) cedida que incremente el valor del impuesto predial, éste deberá asumir, desde el año siguiente a esta modificación, el incremento en el costo del impuesto predial más la retribución y tasa regulatoria que LAP deba pagar al Estado Peruano de acuerdo con el Contrato de Concesión. Toda modificación o mejora al área cedida deberá contar con la aprobación previa por escrito por parte de LAP.~~	Sin comentarios	1-Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos" o "recuperación de costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesorio a la facturación por reembolsos por recuperación de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos, incluidos los arbitrios. -Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. -Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobre costo para LAP a fin de cumplir con una obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite LAP.	Respecto a la tasa regulatoria nos remitimos al comentario anterior. Con relación al Impuesto Predial, LAP está de acuerdo con su retiro, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		2- Respecto a la retribución al Estado, se acepta retirar este concepto de la facturación del impuesto predial ya que no corresponde bajo lo dispuesto en el contrato de concesión y el oficio emitido por Ositran N° 8258-2024-GSF-OSITRAN de Julio 2024, donde aclara que el impuesto predial no debe considerarse como ingresos brutos afecto a la retribución.	
Cláusula Décima- Responsabilidad. - (...) 10.1 EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros. De manera análoga, LAP declara que EL USUARIO INTERMEDIO no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros	Sobre ello, el regulador solamente aceptó agregar lo propuesto en la segunda reunión, mas no aceptó nuestro comentario inicial, a través de los cuales indicamos que era conveniente modificar dicha cláusula, toda vez que son nulos los convenios que excluyan o limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable: Código Civil: “Artículo 1986.- Nulidad de límites de la responsabilidad.- Son nulos los convenios que excluyan o limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable”. Además, es pertinente citar el artículo 1321 del Código Civil: Artículo 1321.- Indemnización por dolo, culpa leve e inexcusable Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve. El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución. Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se	No se acepta porque la responsabilidad de LAP ya esta regulada en el inciso 10.2 de la siguiente manera: "10.2. Del mismo modo, LAP es responsable ante el USUARIO INTERMEDIO y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales en general que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales / equipo / maquinaria y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el (las) Área(s) asignadas en el Aeropuerto, sobre los bienes del USUARIO INTERMEDIO ubicados en dichas Áreas, como consecuencia directa del desarrollo de sus Actividades, obligándose expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización que pudieran derivarse según lo indicado, salvo las situaciones en las que en este Contrato se exceptúa expresamente a LAP, de dicha responsabilidad" En ese sentido, LAP solicita se mantenga la cláusula como se establece en el Mandato actual.	De manera preliminar es importante, aclarar que el numeral bajo comentario señala que LAP no será responsable por los casos indicados en el primer párrafo del numeral 10.1, en los que la responsabilidad es atribuida a los Usuarios Intermedios. Siendo así, no se está contraviniendo lo dispuesto por el artículo 1986 del Código Civil, en la medida que no se están estableciendo exclusiones de responsabilidad por actos realizados por la parte que generó el daño o perjuicio. Ahora bien, la responsabilidad del Usuario Intermedio frente a LAP y a terceros, por daños ocasionados como consecuencia del desarrollo de sus actividades, se encuentra prevista en el numeral 10.1 del proyecto de mandato. De otro lado, el numeral 10.2 establece la responsabilidad de LAP frente a los Usuarios Intermedios y a terceros, por daños ocasionados por el desarrollo de sus actividades. Siendo así, resulta razonable lo señalado por LAP en el sentido que la responsabilidad de LAP ya se encuentra regulada por el numeral 10.2

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída. Al respecto, de acuerdo con lo alegado por Mazeaud & Tunc (p. 316), la razón por la cual no son válidos los convenios de irresponsabilidad por dolo o culpa inexcusable radica en que la admisión de estos pactos, implicaría que la futura víctima deba soportar todos los daños que el potencial autor desee causar, lo cual resultaría ilógico. Los UI coinciden con lo señalado por estos autores en el “Tratado de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Comentarios a las normas del Código civil, vol II”, y consideran que la cláusula representa una injusta exoneración anticipada de responsabilidad ante la producción de daños que se produzcan por culpa o dolo de parte de LAP. De incluirse esta consideración en el Mandato de Acceso, esta cláusula sería nula, de acuerdo a lo señalado por el artículo 1328 del Código Civil: “Nulidad de pacto de exoneración y limitación de responsabilidad Artículo 1328º.- Es nula toda estipulación que excluya o limite la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable del deudor o de los terceros de quien éste se valga. También es nulo cualquier pacto de exoneración o de limitación de responsabilidad para los casos en que el deudor o dichos terceros violen obligaciones derivadas de normas de orden público”. (Énfasis agregado) En ese sentido, vemos que lo adecuado para el Mandato de Acceso, es que se elimine esta consideración, pues de todas formas no sería		del proyecto de mandato, por lo que se acepta el comentario de LAP. El texto quedaría de la siguiente manera: 10.1 EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	aplicable de acuerdo a lo indicado por el artículo antes citado.		
10.7. Sin perjuicio de lo anterior, El USUARIO INTERMEDIO declara conocer todas las obligaciones que LAP tiene frente al MTC como consecuencia de la suscripción del Contrato de Concesión. En tal sentido, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a lo siguiente:	Sin comentarios	Al ser LAP concesionario nos parece importante que los operadores conozcan el contenido de las obligaciones del contrato de concesión, el mismo que es información pública y que, en lo relacionado al servicio esencial, pueda aplicarle. En ese sentido, no se está transfiriendo responsabilidad al Usuario Intermedio más allá de la que tendrían como consecuencia de una conducta o actividad del UI y/o su Personal. Por lo cual, LAP solicita que se incluya esta cláusula en el Mandato.	Si bien es importante que los Usuarios Intermedios conozcan las obligaciones de LAP frente al Estado en el marco del Contrato de Concesión, eso no implica que se le tenga que establecer una obligación al usuario que sea pasible de penalidad por desconocer las obligaciones de LAP frente al MTC. Si se considera importante la labor de LAP de difundir a través de diferentes medios dichas obligaciones y asegurarse que sea de conocimiento de los Usuarios Intermedios y de aquellos que operan en el terminal, no obstante, no resulta razonable que se les imponga una penalidad por desconocer lo señalado en el Contrato de Concesión. Se mantiene la eliminación de la cláusula.
10.7 (...) a) Asumir íntegramente la responsabilidad en que pudiera incurrir LAP frente al MTC en el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, siempre que dicho incumplimiento haya sido consecuencia del incumplimiento de una obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal.	Sin comentarios	Revisar comentario anterior, porque la responsabilidad regulada para el UI es en función al incumplimiento de alguna obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal	Ver comentario anterior

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine.	Sin comentarios	Sobre los 4 puntos no aceptados por Ositran, comparto los comentarios/argumentos para la respuesta: Punto i. El Plan Anual de Mantenimiento (PAM) deberá ser presentado por los Usuarios a LAP de manera informativa, no se responderá con una aprobación o desaprobación del documento. Es necesario que LAP conozca de manera general los trabajos y actividades de mantenimientos que van a realizar a la infraestructura y los sistemas que correspondan a los Usuarios para compatibilizar con los proyectos, mantenimientos, intervenciones, etc que LAP realiza en la infraestructura y los sistemas del aeropuerto, de manera que no haya interferencias, reprocesos, reprogramaciones, etc. El PAM es un documento que garantiza el adecuado mantenimiento para la eficiente operatividad de la infraestructura y los sistemas del Usuario. LAP está de acuerdo con que los Usuarios lo presenten en el mes de inicio de operaciones y posteriormente una vez al año (en enero). Por ejemplo si un Usuario desea realizar trabajos en sistemas o equipos ubicados en el techo y LAP tiene programado actividades en la misma zona y en la misma fecha, se va a priorizar los trabajos de LAP y se postergarían los trabajos del Usuario, pudiendo ocasionar cambios en los cronogramas, presupuestos, costos de mantenimiento y afectaciones en la operatividad de los sistemas del Usuario. Punto ii. De acuerdo, no es necesario que los Usuarios presenten informes trimestrales de los mantenimientos realizados. Punto iii. Los Usuarios actualmente vienen desarrollando y presentando sus planes de trabajo	Respecto a los argumentos presentados por LAP: Punto i: Propuesta de LAP de presentar un Plan Anual de Mantenimiento (PAM) con carácter informativo. Esta medida permitirá a LAP conocer las actividades programadas por los Usuarios Intermedios y evitar posibles interferencias con las intervenciones programadas en la infraestructura aeroportuaria. Punto ii: LAP acepta que no es necesario que los UI presenten informes trimestrales de los mantenimientos realizados. Punto iii: Se acepta la obligación de presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos conforme a lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que lo reemplace. Según LAP esta medida formaliza un procedimiento que ya se encuentra en aplicación y ha demostrado ser efectivo para garantizar la adecuada gestión del mantenimiento, optimizando la planificación y control de las actividades realizadas por los UI. Punto iv): Se acepta la exigencia de cumplir con los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional y las Leyes Aplicables. Esto garantizará que las actividades de mantenimiento se realicen de manera segura, eficiente y sin afectar la operatividad del aeropuerto. Además, permitirá cumplir

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		para la revisión y aprobación de LAP (contando con información cuantificable en la plataforma LAP Drive) asegurando su ejecución conforme a los lineamientos del Manual HUMO o documento que lo modifique o lo reemplace. Este procedimiento ya se encuentra en aplicación, con registros documentados que evidencian su efectividad en la gestión del mantenimiento. Inclusive los espacios asignados a ciertas aerolíneas forman parte del plan de manteniendo anual, el mismo que ha venido siendo aprobado por el regulador. La estandarización formal de este proceso garantiza la disponibilidad de las instalaciones, optimiza los tiempos de ejecución y permite un uso eficiente del recurso técnico en actividades que impactan directamente en los sistemas de LAP. Además, fortalece la planificación, control y coordinación de los trabajos de mantenimiento y contribuyendo a la seguridad y operatividad del aeropuerto cumpliendo los RTM según contrato. Dado que este procedimiento ya ha sido implementado con resultados positivos, su aprobación formal permitirá consolidar un modelo de gestión más eficiente y predecible para todas las partes involucradas. Punto iv. Para que los Usuarios realicen las actividades de mantenimiento de su infraestructura y sistemas, es necesario que cumplan con los procedimientos LAP para que se gestione de la manera mas eficiente, no se incurra en riesgos para la salud, la vida o la infraestructura y para que no afecte la operación del aeropuerto. Todos los procedimientos de LAP que se mencionan en el Manual HUMO o documento que lo modifique o lo reemplace han sido desarrollados para guiar al Usuario y establecer estándares y lineamientos	con las obligaciones contractuales de LAP en relación con el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. En ese sentido, considerando que el contrato de concesión establece la obligación de mantener la infraestructura en condiciones óptimas, se acepta la propuesta de LAP y se ajusta la cláusula 12.1.5 para incluir las disposiciones que aseguran el adecuado mantenimiento de las áreas entregadas a los UI. El texto quedaría de la siguiente manera: 12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO o documento que establezca LAP, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que establezca LAP a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iii) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		mínimos para el adecuado mantenimiento y la eficiente operación. Por ejemplo si un Usuario desea realizar trabajos de mantenimiento fuera del área cedida o arrendada, es decir, en área común de LAP como lo son techos, pasillos, cuartos técnicos, etc se debe cumplir con los procedimientos SSOMA, de operaciones, de identificaciones, de seguridad, de mantenimiento, etc que correspondan. Adicionalmente, se debe señalar que el cumplimiento de los RTM del Anexo 14 del Contrato de Concesión, menciona lo siguiente: a. "La infraestructura integral del aeropuerto debe mantenerse como nueva (tanto interna como externamente). Así lo establece el numeral 2.2 de dicho Anexo en el cual se prevé que las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de "edificio nuevo". Por otro lado, el numeral 5.11 del Contrato de Concesión estipula lo siguiente: b. "5.11 Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada Año de Concesión, el Concesionario presentará a OSITRAN, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el Aeropuerto y el estado de las obras de importancia en relación con cualquier Mejora, así como las estadísticas que reflejen la operación del Aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que OSITRAN le pueda efectuar al Concesionario". Bajo este contexto, se puede ver que, según lo explicado en el punto (a), el Contrato de	procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		Concesión exige a LAP que toda la infraestructura debe estar en perfecto estado y conforme se detalla en el punto (b), el Regulador solicita informes trimestrales a LAP sobre las operaciones, incluyendo los mantenimientos realizados en la infraestructura aeroportuaria. Por tanto, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, LAP realiza el mantenimiento a todas las áreas comunes del aeropuerto y solicita a los Usuarios Intermedios que asimismo brinden el correcto mantenimiento de la infraestructura de las áreas que ocupan, según lo indicado en los contratos de acceso que son aprobados por el Regulador. Considerando todo lo expuesto, LAP propone que la cláusula se redacte de la siguiente manera: Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.- 12.1 Respecto del(de las) Área(s): 12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO o documento que establezca LAP, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que establezca LAP a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iii) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.	
12.2.2 En caso de producirse algún Incidente o Accidente el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al CCO-LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho y, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrados. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros). Si el Incidente o Accidente hubiese sido causado por algún equipo, el USUARIO INTERMEDIO no estará facultado para operar dicho equipo hasta que LAP, a través de sus supervisores de plataforma determine su estado, asimismo si la situación lo amerita, LAP está facultado a exigir una certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que dicho equipo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación de su Actividad, salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente o Accidente involucre daños ocasionados a la infraestructura,	"En caso de producirse algún Incidente, Incidente de Aviación, Incidente Grave de Aviación, Accidente, Accidente de Aviación o Suceso de Seguridad Operacional el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al Supervisor de Gestión de Operaciones de LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho y, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrado, iv) remitir el informe de investigación del accidente / incidente según los procedimientos establecidos por LAP. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros) siempre que el daño le sea directamente atribuible al USUARIO INTERMEDIO . Si el Incidente o Accidente hubiese sido causado por algún equipo, el USUARIO INTERMEDIO no estará facultada para operar dicho equipo hasta que un tercero especialista determine su estado, lo cual será informado a LAP , salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente o Accidente involucre daños ocasionados a la infraestructura, equipos o sistemas del Aeropuerto que generen retrasos o paralización de las operaciones aeroportuarias o algún Operador, LAP podrá aplicar la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, siempre y cuando el incidente o	De acuerdo con lo establecido en la RAP 314 Vol. I, Apéndice 16, la DGAC dispone en la Tabla 1.1 la obligación de remitir los informes de investigación de accidentes, incidentes graves, así como de otros incidentes o sucesos cuando corresponda. En cumplimiento de esta normativa, los procedimientos de Lima Airport incluyen la aplicación de dicho requisito. En el caso de informes de investigación que involucre a terceros (usuarios externos), la solicitud del informe de investigación se realiza debido a que, como organización, no podemos emitir informes en nombre de otra entidad, ya que ello excedería nuestro ámbito de competencia y podría generar inconsistencias. En caso de que el usuario externo decida no remitir el informe, deberá comunicarlo formalmente y proporcionar la debida justificación, a fin de que dicha documentación pueda ser adjuntada en nuestra respuesta a la DGAC."	Considerando lo señalado por las aerolíneas y LAP en sus escritos, se acepta la inclusión en azul que proponen los Usuarios Intermedios que no se incluyeron en el proyecto y tenía conformidad de LAP. Respecto al ítem iv) de la propuesta de LAP, esta no fue considerada en el proyecto de mandato; por tanto, el texto propuesto por los Usuarios Intermedios no contiene la versión final de la cláusula, referida al Informe de Investigación, la cual consideramos debe ser notificada a la autoridad competente, en este caso, la DGAC. Con relación a la notificación a LAP en caso de producirse un incidente o accidente consideramos que LAP, siendo el responsable de las operaciones del AIJC, debe estar al tanto de lo que sucede dentro del Terminal para tomar las medidas de emergencia correspondientes. Ello sin perjuicio de la obligación legal que tienen los UI tienen de comunicar cualquier accidente sucedido a la DGAC. Cabe precisar que en dicha notificación no se está considerando el informe de investigación que, como hemos señalado, no está incluido en el texto de la cláusula.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
equipos o sistemas del Aeropuerto que generen retrasos o paralización de las operaciones aeroportuarias o algún Operador, LAP podrá aplicar la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, siempre y cuando el Incidente o Accidente se haya producido por causa imputable al USUARIO INTERMEDIO. Dicha Penalidad se aplica, sin perjuicio de que el USUARIO INTERMEDIO asuma los gastos relacionados a la reparación de los daños producidos. El USUARIO INTERMEDIO asumirá el íntegro de los costos de reparación cuando los daños se hubieran generado por causa imputable a esta y ello haya sido verificado tras realizar la investigación correspondiente, a fin de evitar que se responsabilice al USUARIO INTERMEDIO por hechos fuera de su ámbito de control”.	accidente se haya producido por causa directamente imputable al USUARIO INTERMEDIO. Dicha Penalidad se aplica, sin perjuicio de que el USUARIO INTERMEDIO asuma los gastos relacionados a la reparación de los daños producidos. El USUARIO INTERMEDIO asumirá el íntegro de los costos de reparación cuando los daños se hubieran generado por causa imputable a esta y ello haya sido verificado tras realizar la investigación correspondiente, a fin de evitar que se responsabilice al USUARIO INTERMEDIO por hechos fuera de su ámbito de control, LAP deberá remitir al USUARIO INTERMEDIO el sustento de los costos de reparación” Si no se incluye el párrafo propuesto en azul, se tiene establecida una responsabilidad objetiva aun cuando el UI no haya sido responsable, lo que recién se indica al final párrafo. Del mismo modo, LAP aceptó este ajuste con la condición de que se mantenga la importancia de notificar a LAP en caso exista un accidente, para activar el plan de emergencia del AIJCh. Y, el OSITRAN determinó mantener el texto del Mandato de acceso vigente. Sin embargo, los UI no consideran que la comunicación a LAP deba ser pactada como obligatoria, puesto que la Ley de Aeronáutica Civil solo indica lo siguiente: “Artículo 155º.- De la obligación de informar de accidentes e incidentes.- 155.1 Toda persona que toma conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una		Ahora bien, el hecho que no se esté incluyendo el informe de investigación elaborado por las aerolíneas, como parte de la información que deben proporcionar a LAP, no restringe ni limita la obligación de la Entidad Prestadora de remitir su propio informe de investigación a la DGAC. El texto quedaría de la siguiente manera: <i>“En caso de producirse algún Incidente o Accidente el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al Supervisor de Gestión de Operaciones de LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho y, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrados. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros) siempre que el daño le sea directamente atribuible al USUARIO INTERMEDIO. Si el Incidente o Accidente hubiese sido causado por algún equipo, el USUARIO INTERMEDIO no estará facultado para operar dicho equipo hasta que un tercero especialista determine su estado, lo cual será informado a LAP. Asimismo si la situación lo amerita, LAP está facultado a exigir una certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite</i>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	aeronave debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad más próxima. 155.2 La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de los representantes de esta última. 155.3 La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente evitará que intervengan personas no autorizadas". [Énfasis agregado] Se aprecia que existe una obligación legal por medio de la cual, ante la ocurrencia de un accidente, los UI tienen que comunicar lo sucedido a la DGAC, debido a que corresponde al MTC a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional. LAP, en cambio, no tendría ningún tipo de injerencia sobre estos casos. El OSITRAN no aceptó nuestras observaciones a la Cláusula 12.2.2 del Proyecto de Mandato de Acceso. Al respecto, durante el proceso de negociación, cuestionamos 2 (dos) extremos de esta cláusula: (i) Por un lado, el hecho de que el proyecto disponga que las aerolíneas tengamos que asumir el íntegro de los costos de la reparación del área, aún así el daño no le sea atribuible; y (ii) Por otro lado, que se disponga como obligación a cargo de los Usuarios Intermedios, informar sobre la ocurrencia de este eventual accidente/incidente, a LAP.		<i>que dicho equipo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación de su Actividad, salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente o Accidente involucre daños ocasionados a la infraestructura, equipos o sistemas del Aeropuerto que generen retrasos o paralización de las operaciones aeroportuarias o algún Operador, LAP podrá aplicar la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, siempre y cuando el Incidente o Accidente se haya producido por causa imputable al USUARIO INTERMEDIO. Dicha Penalidad se aplica, sin perjuicio de que el USUARIO INTERMEDIO asuma los gastos relacionados a la reparación de los daños producidos. El USUARIO INTERMEDIO asumirá el íntegro de los costos de reparación cuando los daños se hubieran generado por causa imputable a esta y ello haya sido verificado tras realizar la investigación correspondiente, a fin de evitar que se responsabilice al USUARIO INTERMEDIO por hechos fuera de su ámbito de control. LAP deberá remitir al USUARIO INTERMEDIO el sustento de los costos de reparación".</i>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Respecto a lo primero (i), reiteramos nuestros argumentos, de que admitir que las aerolíneas tengamos que asumir los daños que pueden haber generado otros actores del aeropuerto, es una disposición que deja en una posición de desequilibrio como parte. Así pues, el régimen de responsabilidad civil dispone que quien produce el daño, es el responsable de resarcir y asumir su costo. De esta manera, esta disposición, es contraria al sentido de este régimen, siendo que pone en una posición completamente desfavorable a las aerolíneas en comparación de LAP. Pongamos el - no deseado - ejemplo que, ocurre un incidente en el AIJCH, porque la torre de control da una orden de despegue o aterrizaje inadecuada. Como bien sabemos, el manejo de la torre de control, es de exclusividad de CORPAC. En ese sentido, es a este actor a quien le corresponde asumir el costo de la reparación del espacio. ¿No sería injusto como aerolíneas que tengamos que asumir el costo de un evento del cual incluso, podemos ser considerados como perjudicados? Sería absurdo que se castigue a quien no es el culpable, y que se deje indemne a la parte culpable. Por ende, reiteramos que debe añadirse la referencia a que, los Usuarios Intermedios asumirán los costos de reparación “siempre que el daño le sea directamente atribuible al USUARIO INTERMEDIO”. Respecto a lo segundo (ii), el deber de informar la ocurrencia de un incidente o accidente, debe ser únicamente ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.		

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Al respecto, el artículo 154 de la Ley General de Aeronáutica Civil señala que: “Artículo 155°.- De la obligación de informar de accidentes e incidentes 155.1 Toda persona que toma conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad más próxima 155.2 La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de los representantes de esta última. 155.3 La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente evitará que intervengan personas no autorizadas”. (Énfasis agregado) Así pues, la obligación de informar sobre lo ocurrido es ante la DGAC, y no frente a LAP o cualquier concesionario, toda vez que es la DGAC la entidad que tiene la autoridad en materias aeronáuticas, mientras que los concesionarios se limitan a administrar la infraestructura del aeropuerto. En esa misma línea, el Reglamento de esta Ley, señala lo siguiente: “Artículo 303.- La investigación de accidentes de aviación es de interés público. Corresponde al MTC a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional”.		

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Para efectos de la investigación de los hechos, es la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) la encargada de dirigir esta labor. Es decir, nuevamente estas normas nos confirman que no son los concesionarios las autoridades competentes para conocer las materias relativas a accidentes e incidentes. De esta manera, no es admisible que LAP pretenda atribuirse la autoridad de conocer estas materias. Sobre este extremo, debe tenerse en cuenta que pueden existir casos en los que también se vea involucrado dentro de la responsabilidad el concesionario del aeropuerto. Compartirle información, implicaría que nos veamos en un estado de indefensión, en caso se genere una suerte de controversia sobre la responsabilidad de este evento. Por ende, reiteramos que es importante eliminar esta cláusula, y mantenernos de acuerdo a la legislación establecida por la Ley General de Aeronáutica Civil y su Reglamento.		
12.3.2 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por todos los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio de Red Gigabit, servicio Wi-Fi, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO, así como	Sin comentarios	Por ejemplo, si un Usuario desea realizar trabajos en sistemas o equipos ubicados en el techo y LAP tiene programado actividades en la misma zona y en la misma fecha, se va a priorizar los trabajos de LAP y se postergarían los trabajos del Usuario, pudiendo ocasionar cambios en los cronogramas, presupuestos, costos de mantenimiento y afectaciones en la operatividad de los sistemas del Usuario.	El comentario expuesto por LAP en su matriz no guarda relación con la cláusula 12.3.2. Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendarios posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.			
12.3.3 EL USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio – de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso.	Sin comentarios	1-Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos" o "recuperación de costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesorio a la facturación por reembolsos por recuperación de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos, incluidos los arbitrios. -Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. -Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobre costo para LAP a fin de cumplir con una obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria	Respecto a los pagos por Retribución y Aporte por Regulación nos remitimos a lo señalado en el análisis de la cláusula 9.1 y 9.2 del presente informe. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite LAP. 2- Respecto a la retribución al Estado, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a lo sgte: - El contrato de concesión , en su clausula 1.26 "ingresos brutos" excluye expresamente algunos conceptos que no estarían sujetos a la retribución, el cual citamos a continuación: "Los Ingresos Brutos no incluyen (i) los depósitos, pagos o cobranzas que reciba o realice el Concesionario y/o Filiales para satisfacer pagos a favor de terceros, incluyendo tributos municipales, costos de servicios básicos -tales como energía eléctrica, agua y alcantarillado, telefonía fija, gas, así como otros servicios tales como aire acondicionado, recojo y disposición de residuos sólidos, servicios de red, etc.-, y los costos de transformación, de tratamiento o de mantenimiento en que el Concesionario incurra a efectos de poder brindar dichos servicios, entre otros, brindados por compañías no vinculadas al Concesionario". En ese sentido, en tanto LAP incurra en costos internos propios y que forman parte de los costos a refacturar a los usuarios intermedios, estos no serían considerados "costos brindados opr compañías no vinculadas al concesionario" bajo lo indicado en dicha cláusula y por tanto formaran parte de la base de ingresos afectos a la retribución. Por tanto, solo en aquellos conceptos donde dichos costos estén relacionados a costos internos de LAP (no de terceros), esta parte de la facturación estará afecta a la retribución y solo por ese parte se le cargara a los clientes la retribución; de no darse esto ultimo LAP no estaría recuperando el total de costos incurridos por esta refacturación	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
12.4 El USUARIO INTERMEDIO podrá implementar y ejecutar todas las Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO -dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.	Similares argumentos a los expresados, por lo que solicitamos eliminar la referencia a "construcción" puesto que todas las actividades que se realicen en el Área son Mejoras reguladas por la cláusula 16	Sin comentarios	Como se mencionó anteriormente, una vez asignadas las áreas y entregadas, los Usuarios Intermedios pueden realizar modificaciones a las mismas para adecuarlas a su operación. Estas modificaciones podrían implicar actividades de construcción para su habilitación, y por ello, deben de llevarse a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión. Asimismo, esto no implica que los Usuarios Intermedios obligatoriamente tengan que realizar alguna construcción sobre las áreas asignadas, puesto que será únicamente decisión de ellos en función a sus necesidades de operación. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán
12.6.1 Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las áreas arrendadas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Mandato. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a	Si bien es obligación de los UI obtener las licencias, LAP debe proporcionar toda la documentación que sea requerida por la municipalidad que se encuentre en su poder. Proponemos lo siguiente: "Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las Áreas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o	Sin comentarios	Analizando lo señalado por los Usuarios Intermedios y considerando los requisitos exigidos por las autoridades competentes en otorgar las licencias de funcionamiento, resulta razonable que LAP, en los casos que corresponda y están debidamente sustentados, se comprometa a entregar a las aerolíneas la documentación necesaria para que

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los cinco (5) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable.	aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato, para esto LAP se compromete a entregar al USUARIO INTERMEDIO, toda la documentación vigente, correspondiente al terminal que soliciten las entidades gubernamentales. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la entrega		estas obtengan las respectivas licencias de funcionamiento. Con relación al plazo, consideramos que cinco días es más que suficiente para que los Usuarios Intermedios entreguen copia de las licencias a LAP. El texto de la cláusula queda de la siguiente manera: <i>“Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las Áreas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato, para esto LAP se compromete a entregar al USUARIO INTERMEDIO toda la documentación vigente, cuando resulte aplicable, correspondiente al terminal, que soliciten las entidades gubernamentales. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los cinco (5) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable”.</i>
12.7.3. Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Contrato.	Las Partes han llegado a un acuerdo siempre que se consigne similar obligación para LAP, que es lo que solicitamos. Además, no se condice con la acotación que LAP ha introducido en la obligación propuesta en la cláusula 14, literal o) donde hacen la siguiente acotación:	Sin comentarios	Al respecto, se observa que en los documentos presentados por las partes se evidencian inconsistencias en sus comentarios, refiriéndose cada parte a un agregado distinto, a lo cual LAP señalo que existía acuerdo entre las partes y los Usuarios Intermedios lo contrario.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<i>"Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por los USUARIOS INTERMEDIOS que se encuentren relacionados de manera directa con el presente Contrato. Siempre que dicha información no sea de carácter confidencial y pueda ser compartida por LAP."</i> En estricta equivalencia, se debe consignar la misma acotación en el presente numeral. De esta forma, el numeral debe quedar de esta forma: <i>"12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Contrato, siempre que dicha información no sea de carácter confidencial y pueda ser compartida por el USUARIO INTERMEDIO."</i>		Por tanto, se acepta el texto que fue acordado por las partes en la primera reunión de negociación el cual establece plazos para los pedidos de documentación a los Usuarios Intermedios. El texto queda de la siguiente manera: 12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato, siempre que estos se realicen con un mínimo de cinco (5) días hábiles de anticipación
12.8.6 Cumplir todas las Leyes Aplicables al Contrato, las Normas y Procedimientos de Operación de LAP que sean aplicables al Contrato; así como cualquier otra norma o procedimiento que LAP le informe.	Recomendamos se tenga en cuenta el texto aprobado para el caso del Proyecto de Mandato de Acceso de HBS: "Cumplir todas las Leyes Aplicables al Contrato, las Normas y Procedimientos de Operación de LAP que sean aplicables al Contrato"	Sin comentarios	LAP va actualizando y modificando sus normas internas y por tanto, la cláusula debe de contemplar este supuesto, para que sea de aplicación a los Usuarios Intermedios, por tanto, resulta razonable que se mantenga el texto de la cláusula. Por otro lado, las etapas de negociación de cada proyecto se maneja de manera independiente y los acuerdos y desacuerdos existentes en los mismos no tienen por qué mantenerse sobre los demás, salvo aquellos que se rijan por normativa del sector.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán
12.8.7 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a difundir entre su Personal el uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato	No debe ser obligación. en caso de incumplimiento conllevará a la aplicación de penalidades. Como se mencionó anteriormente, se puede colaborar con la difusión. sino poner algo como se comprometerá a difundir: "12.8.7. El USUARIO INTERMEDIO colaborará en la difusión se obliga a difundir entre su Personal el uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato"	Sin comentarios	Considerando que el canal de integridad que establece la cláusula es implementado por LAP en el marco del cumplimiento de las Leyes Aplicables del Contrato de Concesión, no resulta razonable que establezca como obligación a los Usuarios Intermedios la difusión entre su personal el uso del canal antes referido. Sin embargo, si es responsabilidad del Usuario Intermedio que su personal respete y cumpla con las políticas previstas en el Anexo 7 del Mandato. El texto quedaría de la siguiente manera: <i>"El USUARIO INTERMEDIO colaborará en la difusión entre su Personal, del uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato"</i>
12.8.8 Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato dentro del plazo de treinta (30) días hábiles	Sin comentarios	LAP reitera su posición de que se pueda incorporar esta obligación bajo aplicación de penalidad, toda vez que se enviaron los sustentos correspondientes de las demoras de los Usuarios Intermedios para remitir los contratos de acceso	Con relación a lo señalado por LAP respecto a la aplicación de penalidades, cabe mencionar que

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
contados a partir de recibida la notificación de LAP.		suscritos, dando como resultado un promedio de siete (07) meses de demora. El OSITRAN indica que se puede incluir esta obligación, pero no resulta necesario la aplicación de una penalidad. Lo cual no resulta razonable, puesto que LAP ya ha sustentado la casuística con los tiempos excesivos de demora para suscribir los contratos de acceso. El objetivo de incluir esta obligación en los mandatos de acceso de todas las facilidades es prevenir que la situación, que se ha demostrado se presenta en esta y en otras facilidades, se repita o sea reincidente en esta facilidad. Ello toda vez que en el supuesto que durante la vigencia de este nuevo Mandato de Acceso se den casos como estos, con lo que ello implica, LAP tendría que esperar las negociaciones de un nuevo mandato para plantear el incumplimiento. Cabe destacar que la cláusula propuesta en el proyecto de contratos se encuentra vigente en los Mandatos de Oficina Operativa, Check In, Áreas de Mantenimiento Preventivo 2022. por lo cual resulta necesario que se mantenga para los nuevos Mandatos de Acceso. Es necesario tener en cuenta que el no contar con contratos suscritos no permite que LAP pueda hacer efectivo el cumplimiento de las obligaciones contractuales, tales como las relativas a los pagos que deben efectuar los Usuarios Intermedios a LAP, condiciones relativas a las áreas arrendadas, procedimientos que el Usuario Intermedio debe cumplir, entre otros (aspectos que no están contenidos en el REA de LAP), ni tampoco LAP puede aplicar penalidades por los eventuales incumplimientos. Adicionalmente a lo antes indicado, es necesario recordar que para que LAP remita al OSITRAN los contratos de acceso para la respectiva aprobación y	estas se sujetan a lo dispuesto en el Anexo 8 del proyecto de mandato. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		consecuente entrada en vigencia de estos, se requiere que previamente los Usuarios Intermedios hayan remitido a LAP los contratos con sus anexos debidamente suscritos. Bajo ese contexto, LAP requiere contar con un mecanismo u herramienta que realmente incentive a los Usuarios Intermedios a cumplir con remitir los documentos firmados para que finalmente sean aprobados por el Regulador, puesto que a la fecha se ha evidenciado que no viene cumpliéndose y genera un impacto negativo en LAP. Por último, queremos mencionar el caso puntual de DELTA AILINES, quien tardó en remitir el Contrato de Acceso de Check In y Oficinas Operativas, luego de 15 meses desde que fueran enviados para su suscripción, el 14 de noviembre del 2022. Ello fue evidenciado en el Anexo N°8, mediante el Informe enviado al OSITRAN, a través de la carta C-LAP-GSC-2024-0385. A continuación, se remiten los detalles del caso de DELTA: - Contrato de Check In (40000236) y Contrato de Áreas de Mantenimiento (40000022) - Con fecha 14 de noviembre de 2022 mediante carta C-LAP-GSC-2023-0220 se envió a suscripción del Usuario Intermedio el Contrato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales Arrendamiento de Áreas y Prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Autoservicio) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”– Contrato N°40000022.	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		- Con fecha 22 de noviembre de 2022 mediante carta C-LAP-GSC-2023-0327se envió a suscripción del Usuario Intermedio el Contrato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales para la Prestación del Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Mostradores de Check In) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”– Contrato N°40000236. - Mediante correo electrónico de fecha 21.04.2023, LAP volvió a consultar por el estatus de suscripción de los documentos. - Mediante correo electrónico de fecha 25.05.2023, LAP volvió a consultar por el estatus de suscripción de los documentos. - Mediante correo electrónico de fecha 03.07.2023, LAP volvió a consultar por el estatus de suscripción de los documentos. - Finalmente, con fecha 09 de febrero del 2024 suscribe el contrato correspondiente a la facilidad de Áreas de Mantenimiento Preventivo, así como con fecha 29 de febrero del 2024 suscribe el contrato correspondiente a la facilidad de Check In. Remitimos, como Anexo No. 4 de la presente comunicación, el Excel con los tiempos de demora para presentar los documentos suscritos, así como la casuística correspondiente a esta problemática. Por los motivos expuestos, solicitamos que el incumplimiento de esta cláusula sea un hecho generador para la aplicación de las penalidades establecidas en el anexo correspondiente al presente contrato, siendo que la situación descrita	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		viene afectando el derecho de LAP de poder realizar el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión con normalidad.	
12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos: a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga) En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas	LAP ha indicado inicialmente que solo se solicitará los EE.FF. Si ello es así, sólo deberían ser estos los incluidos y eliminar el literal b.: "12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos: a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga). b) ~~Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga)~~ En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 7- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo..."	Sin comentarios	El comentario de LAP respecto a que solo se está pidiendo los EEEF se entiende que abarca los dos ítem de la cláusula, la referida a los EEEF principalmente y al estado de situación de la empresa y el estado de resultados de años anteriores, este último también forma parte de los Estados Financieros de la empresa. Cabe precisar que, ante este supuesto, es importante que LAP tenga conocimiento de la situación financiera de la empresa para garantizar que las empresas con las que se relaciona cumplen con las normativas legales y éticas vigentes. Cabe agregar además que esta información igual se encuentra protegida por la cláusula de confidencialidad prevista en el contrato protege la información sensible proporcionada por el Usuario Intermedio. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 8-Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.			
12.8.12 (...) Este plan de acción y/o mitigación deberá ser presentado a LAP en los plazos que este indique. Asimismo, el plan de acción y/o mitigación tendrá que ser aprobada por LAP antes del inicio de su ejecución.	En línea con la observación anterior no se acepta esta inclusión, además no se acepta que se incluya una aprobación por parte de LAP para que un plan de este tipo puede ejecutarse	Sin comentarios	Al respecto, se observa que en los documentos presentados por las partes se evidencian inconsistencias en sus comentarios, refiriéndose cada parte a un agregado distinto en la misma matriz de negociaciones, en la cual una parte indico que existía acuerdo entre las partes respecto a dicho párrafo, no obstante, la otra parte manifestó su desacuerdo. Cabe indicar que el Mandato de Acceso vigente no contempla una estipulación referida a los cambios de control efectivo, es decir, a la fecha no se encuentra regulada la exigencia de un plan de acción y/o mitigación. Ahora bien, sobre la necesidad de incorporarlo, cabe indicar que la presentación del referido plan ya se establece en el párrafo previo al analizado, además, carece de sustento exigir que tal instrumento deba de contar con la aprobación de LAP. Por tanto, no se acepta la incorporación de este párrafo en el mandato de acceso dado que no ha sido objeto de consenso entre las partes.
18.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que	Sin comentarios	1-Respecto a la tasa regulatoria, no estamos de acuerdo con retirarlo debido a los siguientes motivos: - Tal como lo indica OSITRAN citando a la Ley 27332, el 1% de tasa regulatoria se debe realizar sobre el total de la facturación, sin hacer excepción alguna o diferenciación entre "ingresos"	Respecto a los pagos por Aporte por Regulación reiteramos lo señalado en el análisis de la cláusula 9.1 del presente informe, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
podieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos – administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.		o "recuperación de costos", es decir la tasa regulatoria en este caso resulta siendo accesoria a la facturación por reembolsos de costos que emite LAP. En ese sentido, LAP debe cumplir con pagar la tasa regulatoria sobre aquella facturación que realiza a los terceros (clientes) por recuperación de costos. -Asimismo, existe una correlación directa entre la facturación de estas recuperaciones de costos y un mayor pago de la tasa regulatoria, ya que en caso no se diera esta facturación por cuenta del usuario intermedio, tampoco habría que realizar pago alguno a OSITRAN por estos conceptos facturados. -Finalmente, es preciso señalar que este costo de tasa regulatoria si ha sido considerado y aceptado por Ositran como parte de la estructura de costos del cargo de acceso, el cual fue sustentado bajo el mismo sentido que implica un sobre costo para LAP a fin de cumplir con una obligación tributaria por dicha facturación, y que no sería congruente con la posición que ahora se está argumentando para la facturación de recuperación de costos, donde ya hemos indicado que la tasa regulatoria no se basa únicamente en facturación de ingresos, sino en la facturación general que emite LAP.	
Cláusula Vigésimo Segunda: Penalidad por incumplimiento 22.5 Para el cobro de dicha Penalidad -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impaga- LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Vigésima del Contrato.	Se acepta la redacción modificada por LAP, pero que no ha sido recogida en el texto del proyecto de Mandato	Sin comentarios	Los Usuarios Intermedios comunican que están de acuerdo con la segunda propuesta que presentó LAP en la etapa de negociaciones. Considerando que prima el acuerdo entre las partes, se acepta la propuesta de LAP en los siguientes términos. <i>"Para el cobro de las Penalidades -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impaga- LAP podrá</i>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			<i>ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Vigésima del Mandato, siempre que se haya requerido al USUARIO INTERMEDIO el pago de dicha Penalidad”</i>
Cláusula Vigésimo Cuarta: Resolución de Contrato 24.1 (...) a) Tenga un retraso de cuatro (04) meses respecto al pago del Cargo de Acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.	No queda claro si se trata de meses continuos o alternados. Puede llevar a interpretaciones contrarias entre las partes. Proponemos que sean meses continuos: “a) tenga un retraso de cuatro (04) meses continuos respecto al pago del Cargo de Acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP”.	<u>Sin comentarios</u>	Considerando que en el análisis del Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, se argumentó que el plazo de 4 meses era razonable porque más allá de ese plazo la deuda vencida o pendiente excedería el monto de cobertura de la Garantía de Fiel Cumplimiento, por tanto, se entiende que esos 4 meses son continuos. Asimismo, se considera que, siendo que el incumplimiento de pago sería causal de resolución, el supuesto establecido debería ser el retraso de 04 meses continuos para el pago de la factura por el cargo de acceso materia del mandato. Los retrasos de meses alternados están cubiertos por la tasa moratoria regulada en la cláusula décimo octava del mandato de acceso. Para una mayor claridad el texto queda redactado de la siguiente manera: <i>“a) tenga un retraso de cuatro (04) meses continuos respecto al pago del Cargo de Acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP”.</i>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
24.1 (...) g) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las “Normas y Procedimientos de Operación de LAP”.	Mantenemos la observación para modificar esta cláusula. Debe decir: "No ~~utilice~~ cumpla con subsanar cualquier incumplimiento en los métodos y procedimientos ~~para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los métodos y procedimientos~~ para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las Normas Obligatorias de Operación de LAP." Sobre ello, el regulador concluye que se debe mantener el texto puesto que es el mismo encontrado en el literal d) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas y aprueba la propuesta de LAP debido a que la resolución no opera ante una subsanación sino por el incumplimiento. Sin embargo, al igual que en el caso de la cláusula sexta, creemos necesario citar los artículos 1428, 1429 del Código Civil: “Artículo 1428.- Resolución por incumplimiento.- En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios. A partir de la fecha de la citación con la demanda de resolución, la parte demandada queda impedida de cumplir su prestación”. “Artículo 1429.- Resolución de pleno derecho.- En el caso del artículo 1428 la parte que se perjudica con el incumplimiento de la otra puede requerirla mediante carta por vía	Sin comentarios	LAP como responsable del cumplimiento de las Leyes Aplicables al Contrato de Concesión, entre ellas, las leyes medioambientales, tiene la facultad de establecer métodos y procedimientos a fin de que las operaciones que se prestan en el aeropuerto no dañen el medio ambiente. Asimismo, LAP es responsable frente al Concedente del cumplimiento de las normas y pasible de la aplicación de sanciones, por tanto, resulta razonable que le exija a los Usuarios Intermedios y a cualquier empresa que opere en el aeropuerto, el cumplimiento de sus procedimientos en materia medio ambiental bajo causal de resolución. Con relación a la posibilidad de subsanar el incumplimiento, cabe indicar que la cláusula décimo tercera del proyecto de mandato contiene las reglas aplicables para tal efecto, en las cuales se establecen los plazos correspondientes. En tal sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	notarial para que satisfaga su prestación, dentro de un plazo no menor de quince días, bajo apercibimiento de que, en caso contrario, el contrato queda resuelto. Si la prestación no se cumple dentro del plazo señalado, el contrato se resuelve de pleno derecho, quedando a cargo del deudor la indemnización de daños y perjuicios.”. [Énfasis agregado] “Artículo 1430.- Resolución de pleno derecho.- Puede convenirse expresamente que el contrato se resuelva cuando una de las partes no cumple determinada prestación a su cargo, establecida con toda precisión. La resolución se produce de pleno derecho cuando la parte interesada comunica a la otra que quiere valerse de la cláusula resolutoria”. [Énfasis agregado] Así pues, nos encontramos ante una cláusula resolutoria expresa que: i) Representa un evidente trato diferencial entre las partes, donde los UI no cuentan con la posibilidad de comunicar a LAP sus objeciones sobre supuestos incumplimientos contractuales representados en daños al medio ambiente. ii) Estipula la necesidad de “establecer con toda precisión” las prestaciones cuya inobservancia representaría un incumplimiento que active esta cláusula. Y, a pesar de este requisito legal, el numeral 24.1.g) de forma muy genérica solo indica que ante “la no utilización de métodos y procedimientos que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables” LAP puede resolver el acuerdo. Por tanto, lo más razonable es que se otorgue un plazo adecuado para dar respuesta a lo que		

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	LAP considera como una afectación al ambiente, o incluso, de ser necesario, se pueda subsanar el supuesto daño alegado, el cual muchas veces puede encontrarse abierto a interpretación. Si es que no se aprueba esta modificación, se estaría otorgando a LAP la palabra final respecto a lo que ellos consideran como “necesario” para evitar daños.		
24.1 (...) j) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.	Al respecto, el regulador aceptó la propuesta de LAP, indicando que esta cláusula también está redactada de la misma manera actualmente en el literal i) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas y que si el UI se encuentra en cualquiera de los dos supuestos esto se debe a que la empresa se encuentra por una complicada situación financiera que podría imposibilitar el cumplimiento del contrato. A pesar de ello, los UI argumentan que esta resolución sólo debería ejecutarse en caso la declaración de insolvencia o la reestructuración patrimonial sean solicitadas por un tercero, debido a que no existe un peligro de pérdida de control o impacto negativo económico si es que es la misma empresa quien desea iniciar estos procesos. Es decir, un acreedor impago que cuenta con un crédito exigible vencido (incluso pasados los 30 días siguientes a la fecha de vencimiento), tiene la posibilidad de solicitar la declaración de insolvencia, de acuerdo con la Ley de Reestructuración Patrimonial: “Artículo 4.- Declaración de insolvencia a solicitud de acreedores.- Uno o varios acreedores impagos cuyos créditos superen en total el equivalente a cincuenta Unidades Impositivas Tributarias vigentes en la fecha de la solicitud, podrán	Sin comentarios	Al respecto, mediante el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, este Regulador indicó que los supuestos que señala la cláusula (reestructuración patrimonial o declaración de insolvencia), independientemente de quien lo solicite, sea el propio usuario intermedio o un tercero, reflejan la situación financiera de una empresa, la cual pondría en riesgo el cumplimiento de las obligaciones de pago vinculadas en la relación de Acceso Por otro lado, cabe precisar que la resolución no aplica de manera automática y es facultativo del Concesionario solicitar la resolución del mandato. Es decir, en el supuesto expuesto por los Usuarios Intermedios que no exista un riesgo en el proceso de reestructuración patrimonial o declaración de insolvencia cuando es presentado por ellos mismos, podrán presentar a LAP el sustento correspondiente que acredite que la empresa se encuentra en una situación de solvencia financiera o justificar las razones por las cuales están llevando a cabo cualquiera de esos dos procesos.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	solicitar la declaración de la insolvencia de una persona natural o jurídica ante la Comisión, aun cuando ésta se encuentre en proceso de disolución y liquidación al amparo de la Ley General de Sociedades”. Sin embargo, esta misma ley reconoce que la Junta de la empresa tiene la facultad de decidir por continuar sus actividades debido a la pronta existencia de una mejora económica: “Artículo 42.- Plazo del proceso de reestructuración.- Cuando la Junta decida la continuación de las actividades del insolvente porque se presume la existencia de posibilidades reales para su recuperación económica y financiera, éste entrará en proceso de reestructuración patrimonial por un plazo no mayor a un (1) año, contado a partir de la fecha del acuerdo de la Junta sobre el destino de la empresa”. Asimismo, creemos necesario recordar que nos encontramos ante una Sociedad Anónima, la cual según la Ley General de Sociedades se caracteriza por la anotación de acciones en un libro de matrícula, conformado por hojas debidamente legalizadas: Artículo 92.- Matrícula de acciones.- En la matrícula de acciones se anota la creación de acciones cuando corresponda de acuerdo a lo establecido en el artículo 83. Igualmente se anota en dicha matrícula la emisión de acciones, según lo establecido en el artículo 84, sea que estén representadas por certificados provisionales o definitivos. En la matrícula se anotan también las transferencias, los canjes y desdoblamientos de acciones, la constitución de derechos y gravámenes sobre las mismas, las		En tal sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	limitaciones a la transferencia de las acciones y los convenios entre accionistas o de accionistas con terceros que versen sobre las acciones o que tengan por objeto el ejercicio de los derechos inherentes a ellas. La matrícula de acciones se llevará en un libro especialmente abierto a dicho efecto o en hojas sueltas, debidamente legalizados, o mediante anotaciones en cuenta o en cualquier otra forma que permita la ley. Se podrá usar simultáneamente dos o más de los sistemas antes descritos; en caso de discrepancia prevalecerá lo anotado en el libro o en las hojas sueltas, según corresponda. El régimen de la representación de valores mediante anotaciones en cuenta se rige por la legislación del mercado de valores”. [Énfasis agregado] Esto, sumado al artículo 2012 del Código Civil refuerza la idea de que, a comparación con otro tipo de sociedades, las S.A. no requieren una inscripción de datos relativos a acciones en Registros Públicos, por tanto no se debe revelar esta información al público: “Artículo 2012.- Principio de publicidad.- Se presume, sin admitirse prueba en contrario, que toda persona tiene conocimiento del contenido de las inscripciones”. Ahora bien, llevando este artículo a la cláusula en concreto, la misma Ley de Reestructuración Patrimonial expone que no solo basta con una solicitud de parte de un tercero para que LAP pueda tener conocimiento de la información que se maneja en el proceso, puesto que esta es confidencial: “Artículo 8.- Reserva de los procedimientos.-		

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	Los procedimientos de declaración de insolvencia y los contemplados en el Título IX de la presente Ley se tramitarán en reserva hasta que se inscriba la resolución que declara la insolvencia o se publique la correspondiente convocatoria a Junta, lo que ocurra primero. El incumplimiento de lo previsto en el presente artículo acarreará al funcionario infractor las responsabilidades previstas en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 807. La reserva de los procedimientos establecida en el presente artículo no impedirá la publicación de edictos en los procedimientos en que no se tenga conocimiento del domicilio del emplazado. Sin perjuicio de ello, deberá mantenerse la reserva respecto de la información y documentación presentada”. Es en base a todo lo expuesto que la aplicación de la cláusula se debe limitar de forma exclusiva a aquellos casos en los que la reestructuración patrimonial sea solicitada por un tercero, y no en situaciones en las que la propia empresa decida, de manera voluntaria, acogerse a dicho proceso, debido a la ausencia del riesgo de insolvencia en estos casos.		
24.1 (...) e) <del> Cuando haya quedado firme la resolución de la Autoridad Gubernamental competente, que declare que el USUARIO INTERMEDIO ha incurrido en actos de competencia desleal, respecto de los demás negocios y/o servicios que se prestan en el Aeropuerto.</del>	Sin comentarios	En mandatos anteriores, como el caso de rampa, se ha mantenido el supuesto de resolución en caso LAP tenga indicios de competencia desleal por parte del Usuario Intermedio porque, independientemente de prácticas en publicidad, se corre el riesgo de que los Usuario Intermedio realicen prácticas de competencia desleal que dificulten el acceso de otros Usuario Intermedio que son competencia directa, como la demora en entrega o devolución de áreas, no suscripción de actas, entre otros. Por ello es importante para LAP	El ejemplo expuesto por LAP como el caso del servicio esencial de Rampa, el procedimiento de acceso fue a través de un proceso de subasta al mejor postor, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión y no un mandato dictado por el Regulador. Por otro lado, de ser el caso que el Usuario Intermedio cometa actos de

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		mantener la cláusula, más aún cuando la resolución opera en caso la autoridad competente determine que el Usuario Intermedio ha incurrido en actos de competencia desleal.	competencia desleal, la entidad responsable para sancionar estos actos es el INDECOPI y no LAP ni el Ositrán. En tal sentido, no se acepta la incorporación de la cláusula propuesta por LAP.
24.1 (...) t) <i>En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades</i>	Las penalidades son por evento no por días, no tiene sentido mantener este numeral ya que no existe topes en las penalidades. Debe eliminarse.	Sin comentarios	Considerando que se ha establecido en el Anexo 8 que las penalidades se aplicaran por evento de incumplimiento, no resulta aplicable el supuesto expuesto por LAP como causal de resolución de contrato. En tal sentido, se elimina el literal s) del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato 24.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en alguno de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Contrato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.	Mantenemos la propuesta de que quede la redacción vigente del Mandato, eliminándose lo tachado: "En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal j) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, ~~sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.~~ "	Sin comentarios	Cabe precisar que la regla del pago por daño ulterior, de manera adicional a la penalidad, se encuentra recogida en el numeral 26.2 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 26.2 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes. Adicionalmente, los Usuarios Intermedios no presentan argumentos que sustenten la necesidad de eliminar la indemnización por daño ulterior en caso de que incurran en los supuestos de la cláusula 24.1.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			Cabe indicar que en el proyecto publicado para comentarios no se recogió el texto vigente en su integridad, donde se estipula que en el caso del literal j) -a diferencia de los demás supuestos- no corresponde la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento. Siendo así, en la versión final se precisa el texto completo. En tal sentido, se mantiene el texto del proyecto de mandato vigente, actualizando el literal correspondiente, por lo que queda redactado de la siguiente manera: <i>“24.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el acápite l) del numeral precedente sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.”</i>
Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada 25.1 Las Partes acuerdan que LAP tendrá el derecho de dar por	Se acepta mantener la redacción del Mandato vigente, pero no la inclusión del numeral 25.3 si no se incluye la posibilidad de que los UI sean indemnizados:	Sin comentarios	Como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, en este supuesto, no aplicaría la arbitrariedad dado que la terminación

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
terminado anticipadamente el presente Contrato en forma unilateral, automática y extrajudicial, si se resuelve, caducase o, en general, terminase el Contrato de Concesión celebrado entre el Estado Peruano y LAP. En tal caso, para ejercer este derecho bastará con que LAP envíe al USUARIO INTERMEDIO una Comunicación escrita en tal sentido señalando la fecha a partir de la cual se producirá la terminación contractual.	"25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos: a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) o en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y, b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Contrato. En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Contrato. Sin perjuicio de lo anterior, LAP reconoce el derecho de los USUARIOS INTERMEDIOS a su indemnización"		anticipada por resolución o caducidad del contrato de concesión no es por decisión única de LAP, los supuestos a) y b) de la cláusula 25.3 regulan la terminación anticipada cuando esta sea en cumplimiento de un mandato legal y/o sentencia judicial, o en el supuesto que la autoridad gubernamental requiere cambiar el uso de las áreas. Por tanto, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.
25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:	Idem	Sin comentarios	Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
25.3 (...) b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Contrato.	Idem	Sin comentarios	Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
25.3 (...) En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los	Idem	Sin comentarios	Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Contrato.			
25.4 En todos los demás casos, LAP no tendrá ninguna responsabilidad como consecuencia o con motivo de la terminación anticipada del presente Contrato en los términos previstos en la presente Cláusula. A su vez, el USUARIO INTERMEDIO declara que no tendrá derecho alguno a indemnización por daños directos o indirectos como consecuencia de la terminación referida.	Idem		Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
<u>Cláusula Vigésimo Séptima. – Relación entre las Partes</u> 27.8 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.	Esto podría generar contingencias laborales para los UIs que aparten a sus trabajadores de manera inmediata solo por la notificación de LAP, tales como el reclamo judicial por parte del trabajador, que podría solicitar: i) la reposición al puesto de trabajo o una indemnización por despido arbitrario, y ii) una indemnización por daños y perjuicios Al respecto, para que un trabajador sea separado (suspensión o despido) por conducta, se debe seguir un procedimiento disciplinario. El empleador debe imputar la falta al trabajador y dar un plazo para la presentación de los descargos. Si es la falta es de gravedad, el empleador debe otorgar 6 días naturales para que el trabajador responda con sus descargos. Luego del análisis de los descargos, el empleador decide la sanción, que puede ser una llamada de atención (amonestación verbal o escrita), suspensión o despido. El empleador puede exonerar al	Sin comentarios.	Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, es preciso indicar que la aplicación de la cláusula no señala que deba realizarse el despido del trabajador, solamente menciona el retiro del trabajador del Aeropuerto. Es preciso aclarar que el numeral bajo comentario se encuentra relacionado con casos en los que la conducta del trabajador derive en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP; así, tratándose de situaciones en las que está involucrada la conducta del trabajador, no es posible descartar la posibilidad de que existan contingencias laborales, lo cual debe ser gestionado por cada una de las partes en su condición de empleador y no es materia de la relación de acceso

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	trabajador de asistir al centro de trabajo durante el procedimiento de imputación de faltas, siempre que no se perjudique el derecho de defensa y se pague la remuneración. El despido inmediato solo es posible en casos excepcionales de falta grave flagrante. En ese sentido, un empleador no puede despedir a un trabajador de forma abrupta por la sola comunicación de LAP. Debe seguir un procedimiento de investigación y sanción. Si no se sigue este procedimiento, pueden ocurrir las siguientes situaciones: - Separación de trabajador sin procedimiento previo: Si un trabajador no se le permite el ingreso a su centro de trabajo sin que haya sido desvinculado formalmente, puede considerarse despedido. En este caso, el trabajador puede solicitar judicialmente su reincorporación o una indemnización por despido arbitrario y daños. - Desvinculación arbitraria: Si un trabajador es despedido sin justificación, tiene derecho a la reposición o indemnización por despido arbitrario y daños. Por lo mencionado, se reitera la propuesta y se propone inserto en el numeral anterior. Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. – 21.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre la sentencia firme impuesta en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.		entre la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios. Por tanto, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~Cláusula Trigésimo Segunda- Allanamiento a Futuro~~ Por la presente, el USUARIO INTERMEDIO se allana anticipadamente al desalojo que interpondría LAP, en caso de conclusión del Contrato (vencimiento del plazo) o de resolución del Contrato por falta de pago del Cargo de Acceso, de conformidad con el artículo 594 del Código Procesal Civil (modificado por la Ley N° 30201) u otra norma con similar alcance. El USUARIO INTERMEDIO declara y reconoce que la inclusión de esta estipulación en este Contrato resulta una condición fundamental para que LAP lo celebre, en vista de que la misma tiene por objeto garantizar el cumplimiento oportuno, integral y adecuado del presente Contrato por parte del USUARIO INTERMEDIO al vencimiento o a la terminación del mismo, según sea el caso.	Sin comentarios	La inclusión se debe a que a la fecha se ha presentado casuística en las que tenemos LLAA que no devuelven las áreas y están irrogando costos/gastos para LAP. En ese sentido, que demuestra el perjuicio económico a la fecha y la demora en la devolución de áreas. Esto se evidencia en los casos que detallaremos a continuación: - Caso ABC Aerolíneas de C.V. Sucursal del Perú - Interjet El 09 de marzo del 2021, LAP resolvió los contratos suscritos con INTERJET de manera unilateral, debido al incumplimiento del pago del Cargo de Acceso y la presentación de la renovación de la carta fianza. Adicionalmente, LAP realizó reiteradas comunicaciones al Usuario Intermedio, no obstante no se recibió respuesta alguna. Posterior a ello, conforme a la cláusula 15.1 de dicho contrato (Oficina Operativa), la aerolínea debió poner a disposición de LAP , el área en un plazo máximo de 10 días hábiles a partir del término de la relación contractual, siendo que dicho plazo venció el 23 de marzo del 2021. Sin embargo, al 08 de junio del 2022, la aerolínea no había cumplido con desocupar y poner a inmediata disposición de LAP el área, lo cual se consideró una ocupación ilegítima, por lo que LAP otorgó 72 horas adicionales para que se sirvan a retirar sus pertenencias y pongan a disposición de LAP la oficina. Pese a estas comunicaciones, la aerolínea no desocupó el área y siendo que LAP no podía arrendar dicho espacio a otras aerolíneas interesadas en esta, lo que generó perjuicios económicos para nuestra representada. Cabe señalar que al no contar con ninguna respuesta de los representantes de INTERJET, LAP tuvo que incurrir en diversos costos (administrativos, legales y técnicos) para retirar las pertenencias (suma ascendente a 2,000.00	El artículo 594 del Código Procesal Civil regula una consecuencia (disposiciones especiales aplicables al desalojo) cuando las partes de un contrato de arrendamiento acuerdan que -al terminar el contrato o al resolverse por falta de pago- el arrendatario se allana anticipadamente a la pretensión de desalojo del arrendador. Estos casos de allanamiento futuro implican la aceptación que otorga de manera previa una de las partes respecto de una pretensión de la otra, respecto de una controversia que eventualmente se presente. En ese sentido, se trata de un aspecto procesal vinculado con el derecho de defensa que, si bien puede ser válidamente pactado en el marco de la libre voluntad de las partes en un contrato, el Regulador no tendría fundamentos para imponer acuerdos previos en materia procesal a quien hará las veces de arrendatario en un mandato. Con relación a la problemática planteada por la Entidad Prestadora debe tenerse en cuenta los costos incurridos para la desocupación de las áreas son de cuenta y cargo de las aerolíneas, según el literal b) del numeral 15.2 del proyecto de mandato; en consecuencia, dichos costos pueden ser recuperados a través de la ejecución de la carta fianza, solución que se ha adoptado en algunos de los casos descritos por LAP.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		USD). Asimismo para la habilitación de esta área los costos estimados ascienden a una suma de 12,000.00 USD aprox. Como se puede evidenciar en el Anexo 3, este proceso tardó más de un año, generando perjuicios para LAP. - Caso WAYRA El 30 de noviembre del 2021, se notificó a WAYRA que contaba con una deuda pendiente de pago ascendente a la suma de US \$5,402.58, los cuales abarcaban el incumplimiento del pago del cargo de acceso por 6 meses consecutivos. En base a ello, L el viernes 19 de noviembre de 2021, LAP ejecutó la Carta Fianza para hacer efectivo el cobro de la deuda correspondiente al Cargo de Acceso pendiente de pago que ascendía a la suma mencionada. Cabe señalar, que toda vez que el monto de la deuda excedía el monto de la Carta Fianza (US \$3,208.08), LAP se vio obligado a condonar excepcionalmente, las facturas correspondientes a los meses de septiembre, octubre y noviembre, con el fin de que el monto de la deuda no exceda el monto de la carta fianza y pese que ello implicó un perjuicio económico a nuestra representada. Posterior a ello, LAP brindó hasta el 15 de diciembre del 2021 a la aerolínea para que proceda con la renovación de la carta fianza, de lo contrario se procedería a resolver el contrato de acuerdo a lo establecido en el artículo 1430 del Código Civil. La aerolínea no cumplió con la obligación de renovar la garantía por lo que LAP procedió a dar por resuelto el contrato. De esa manera, LAP otorgó nuevamente un plazo de diez días hábiles a fin de que la aerolínea cumpla con retirar sus pertenencias y proceda a devolver el área arrendada. Sin embargo, dicha aerolínea no respondió a las reiteradas comunicaciones de LAP, por lo que nunca desocupó el área ni realizó los trabajos de mantenimiento requeridos para la	De otro lado, es importante señalar que el numeral el literal c) del numeral 15.2 del proyecto de mandato ya otorga a la Entidad Prestadora la facultad para hacer el retiro y traslado de bienes de las áreas arrendadas en los supuestos en que dicha desocupación resulte aplicable. Por tanto, los términos de la relación de acceso otorgan a la Entidad Prestadora los mecanismos que le permiten recuperar las áreas que son de su titularidad. Cabe precisar que este criterio también ha sido adoptado en pronunciamientos anteriores del Regulador, en los mandatos de acceso emitidos en 2022 por las facilidades de Oficinas Operativas y Áreas de Mantenimiento. Por tanto, en línea con pronunciamientos anteriores, no se acepta la propuesta de LAP.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		devolución de áreas de acuerdo a lo establecido por LAP. En ese sentido, LAP se ha visto perjudicado económicamente toda vez quien debe incurrir en los costos para el retiro de las pertenencias y la habilitación del área. - Caso VIVA Este caso derivó del cierre de operaciones de la aerolínea en el mercado (2023). Inicialmente se había acordado que la aerolínea devolvería las áreas de acuerdo a los lineamientos técnicos establecidos en el contrato. No obstante, el representante legal a cargo de las negociaciones dejó de trabajar en la empresa y no se obtuvo mayor respuesta de ninguno de los representantes de dicha aerolíneas, siendo que LAP se tuvo que hacer cargo del retiro de los bienes de cada una de las áreas arrendadas (gastos ascendentes a 2,000.00 USD por oficina) así como tendrá que asumir los mantenimiento necesarios (costos ascendentes por 12,000.00 USD aprox por oficina). En el Anexo No.3 se evidencia los sustentos correspondientes a los casos expuestos. En ese sentido, solicitamos al Regulador mantener la cláusula en todos los contratos correspondientes al arrendamiento de áreas en el aeropuerto.	
ANEXO 1.- CONDICIONES PARTICULARES (...) 2.2 Respecto a cada una de las Fases, las Partes acuerdan lo siguiente: (i) La Fase de Planificación y Diseño: inicia en la fecha de suscripción del Contrato. Esta Fase durará según lo determinado en el Cronograma de Ejecución.	Mantenemos las observaciones indicadas en todos los artículos vinculados a las "Fases", por lo que este articulo debe eliminarse	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
(ii) La Fase de Habilitación: inicia con la entrega del(las) Área(s) al OPERADOR. Esta Fase durará hasta el inicio de la Fase de Operación. (iii) La Fase de Operación: inicia en la fecha que LAP le indique al USUARIO INTERMEDIO conforme lo establecido en el numeral 4.2.11 del Contrato, y deberá concluir al fin de vigencia del Contrato.			
3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.	Los comentarios a la propuesta de cargo de acceso presentada por el OSITRAN se desarrollan en el Informe que irá adjunto al presente Excel	Los comentarios de LAP respecto del informe de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN que determina el cargo de acceso se encuentran en el Memorandum M-GPF-GSC-2025-0010	Mediante Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos determinó el Cargo de Acceso por el arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado.
3.3 El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.	Los comentarios a la propuesta de cargo de acceso presentada por el OSITRAN se desarrollan en el Informe que irá adjunto al presente Excel, así como los criterios aplicados.	<i>Sin comentarios</i>	De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, los cargos de acceso incluyen los seguros, el fee del operador y la limpieza de áreas comunes. En tal sentido, se acepta la propuesta del Mandato de Acceso.
ANEXO 2.- DEFINICIONES 1. Acta de Culminación: Es el documento que las Partes suscribirán con la finalidad de dejar constancia que el USUARIO INTERMEDIO ha cumplido todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño y	En atención a los cuestionamientos realizados sobre el establecimiento de "Fases", mantener este concepto no tiene sentido por lo que debe eliminarse: ~~Acta de Culminación: Es el documento que las Partes suscribirán con la finalidad de dejar constancia que el USUARIO INTERMEDIO ha cumplido todas las obligaciones~~	<i>Sin comentarios</i>	Ver comentario cláusula 4.2.1 Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Fase de Habilitación, según corresponda.	~~correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño y Fase de Habilitación, según corresponda."~~		
24. Cronograma de Ejecución: Es el cronograma o calendario acordado por las Partes para la ejecución, en el Nuevo Terminal, de las diferentes Fases. Este cronograma contendrá los hitos o plazos para la ejecución integral de la Fase de Habilitación. Para la planificación, diseño y habilitación del(las) Área(s) en el Nuevo Terminal, el Cronograma de Ejecución tendrá además como finalidad alinear la ejecución del Contrato con el cronograma de ejecución del Proyecto New Lim; y, por lo tanto, el Cronograma de Ejecución requiere la aprobación de LAP.	Mantenemos las observaciones indicadas en todos los artículos vinculados a las "Fases", por lo que este artículo debe eliminarse	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 4.2.1 Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.
32. Expediente Técnico: Conjunto de documentos que deben ser suscritos por los profesionales de la especialidad, debidamente habilitados (cuya colegiatura y certificado de habilidad se anexa al Expediente Técnico), y que determinan las características, requisitos y especificaciones necesarias para la Fase de Habilitación, considerando su interrelación con el entorno, las Mejoras, y la Operación. El Expediente Técnico deberá considerar los requisitos establecidos en los manuales o	Hemos señalado que si las áreas han construidas y se encuentran completamente habilitadas para su uso, ¿por qué se incluye esta definición? Pero además de esta cuestión, existe otra más relevante, es que LAP no está entregando áreas definidas para Mantenimiento, Talleres ni Oficinas, sino únicamente un área que denominan Mantenimiento y señalan que será la aerolínea quien la habilitará para otro uso sea Taller u Oficina, manteniendo un único cargo de acceso, lo que evidentemente distorsiona la naturaleza y alcance del presente servicio, por lo que NO se acepta, las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso	Sin comentarios	Reiteramos el análisis efectuado para la cláusula 4.2.1 respecto a las fases del mandato y al estado de las áreas al momento de su entrega. Asimismo, el REA de LAP no establece que el Concesionario deba de entregar las áreas predefinidas como talleres u oficinas, ni tampoco que deban estar listas para que los Usuarios Intermedios inicien sus operaciones. Considerando lo antes expuesto, la inclusión de la definición de Expediente Técnico se hace necesaria para la correcta ejecución del mandato.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
lineamientos indicados por LAP, y para la Fase de Habilitación y posterior Fase de Operación, debiendo ser presentado por el USUARIO INTERMEDIO según el Cronograma de Ejecución, para la revisión y aceptación de LAP y cumplir con las Leyes Aplicables y las normas técnicas correspondientes.			Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.
34. Fase de Habilitación: Es la fase que comprende la habilitación del(las) Área(s) y/o la edificación, ésta última conforme a las etapas del Contrato (de ser el caso), que el USUARIO INTERMEDIO ejecutará de forma integral dentro del(las) Área(s), de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y el Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.	Hemos señalado que si las áreas han construidas y se encuentran completamente habilitadas para su uso, ¿por qué se incluye esta definición? Además estamos ante un área de equipajes rezagados, que no requerirían de mayor habilitación. En principio estas áreas debería contar con facilidades similares a las actuales, como por ejemplo, estantería para la colocación de equipajes, que debería ser provista por LAP. Por ello, es que también consideramos necesario que el regulador realice una visita conjunta con el UI a las instalaciones del AIJCH. Las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso inmediato.	Sin comentarios	Idem comentario anterior. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.
35. Fase de Planificación y Diseño: Es la fase en la cual el USUARIO INTERMEDIO: (i) elabora y obtiene la aceptación del Expediente Técnico por parte de LAP y, (ii) gestiona y obtiene las Licencias necesarias para la ejecución de las obras de Habilitación, de acuerdo con los términos y condiciones	Hemos señalado que si las áreas han construidas y se encuentran completamente habilitadas para su uso, ¿por qué se incluye esta definición? Además estamos ante un área de equipajes rezagados, que no requerirían de mayor habilitación. En principio estas áreas debería contar con facilidades similares a las actuales, como por ejemplo, estantería para la colocación de equipajes, que debería ser provista por LAP. Por ello, es que también		Idem comentario anterior. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
establecidos en el presente Contrato, el Expediente Técnico, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.	consideramos necesario que el regulador realice una visita conjunta con el UI a las instalaciones del AIJCH. Las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso inmediato.		
38. Gastos Comunes: Es el aporte mensual que permite sufragar los gastos generados por el uso (limpieza, aire acondicionado, red de detección y alarma contra incendios, entre otros), por el mantenimiento y por la operación de las Áreas Comunes. Los Gastos Comunes también incluirán el equipamiento asignado en las Áreas Comunes que son necesarios para una operación exitosa del USUARIO INTERMEDIO (máquinas de rayos X, máquinas de descarga de mercadería, ascensores, entre otros); y/o el personal que opera las áreas o el equipamiento, y/o el personal que limpia, o salvaguarda las Áreas Comunes. Los Gastos Comunes son compartidos por el USUARIO INTERMEDIO con los demás operadores del Aeropuerto, en el porcentaje y condiciones indicados por LAP.	~~"39. Gastos Comunes: Es el aporte mensual que permite sufragar los gastos generados por el uso (limpieza, aire acondicionado, red de detección y alarma contra incendios, entre otros), por el mantenimiento y por la operación de las Áreas Comunes. Los Gastos Comunes también incluirán el equipamiento asignado en las Áreas Comunes que son necesarios para una operación exitosa del USUARIO INTERMEDIO (máquinas de rayos X, máquinas de descarga de mercadería, ascensores, entre otros); y/o el personal que opera las áreas o el equipamiento, y/o el personal que limpia, o salvaguarda las Áreas Comunes. Los Gastos Comunes son compartidos por el USUARIO INTERMEDIO con los demás operadores del Aeropuerto, en el porcentaje y condiciones indicados por LAP."~~ No se acepta esta inclusión como definición de un concepto que únicamente corresponde a LAP. Además, bajo qué criterio LAP asignará el porcentaje y determinará las condiciones a su sola disposición.	Sin comentarios	Al respecto, de la revisión de la documentación presentada en la etapa inicial, se observa que existe una inconsistencia en lo acordado respecto a este numeral. El Concesionario señaló que existía un acuerdo y las aerolíneas señalaron que existe un desacuerdo. Considerando lo anterior, las aerolíneas han señalado en sus comentarios al proyecto de mandato que mantienen su desacuerdo respecto a la inclusión de esta definición. Al respecto, si bien la GRE para determinar el cargo de acceso ha considerado los costos vinculados al servicio de limpieza, fee del operador y seguros, el texto propuesto por LAP esta considerando servicios que no se encuentran directamente vinculados al uso de la facilidad esencial, por tanto, no se acepta la propuesta de LAP. Cabe precisar que esta definición no se encuentra en los mandatos anteriores emitidos por el Ositrán.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
49. No Conformidades: Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables	No se ha detallado cuál sería el criterio a aplicar para determinar que se pone en riesgo el contrato. Lo señalado por LAP sobre lo que implica "poner en riesgo el Contrato", es muy genérico y abierto. Del mismo modo debe eliminarse la referencia a las distintas Fases puesto que la entrega de la facilidad es una operativa no gris. En resumen, debe eliminarse este numeral.	Sin comentarios	Como se mencionó anteriormente, si bien el Concesionario entregará áreas listas para prestar el servicio esencial relacionado al equipaje rezagado, las aerolíneas pueden requerir realizar una serie de modificaciones y adecuaciones al espacio de acuerdo a su operación. Dichas modificaciones deben de llevarse a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión. Sobre las inspecciones que LAP realice sobre las áreas en fase de habilitación, puede emitir no conformidades en caso detecte que se está incumpliendo alguna norma de seguridad que pueda poner en riesgo la operación y la ejecución del contrato. En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador.
56. Plan de Mantenimiento Anual: Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual contiene los lineamientos de las actividades periódicas preventivas y los respectivos cronogramas que el USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera anual con la finalidad de realizar la conservación y mantenimiento del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas.	Como se señaló, consideramos necesario que se precise que el mantenimiento a realizarse por el UI es uno de "conservación"	Sin comentarios	Los Usuarios Intermedios no presentan argumentos adicionales que sirvan para sustentar su posición. En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
ANEXO 5.- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (...) 5. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s), de todos los requerimientos establecidos en el presente Anexo. En este caso, el USUARIO INTERMEDIO garantiza las condiciones de seguridad de las actividades que realicen dentro del Área materia del Contrato, conforme al Principio de Prevención establecido en la Ley N° 29783 “Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo”.	Vemos que la única consideración para incluir una obligación legal vigente -que no da una mayor fuerza en su cumplimiento, ya de por sí su cumplimiento es obligación- es que LAP imponga una penalidad en caso de incumplimiento, no se acepta la inclusión.	Sin comentarios	No necesariamente la medida para que se cumpla un requisito es establecer una penalidad, la cláusula busca que los Usuarios Intermedios exijan a su personal y terceros que cumplan con los requisitos exigidos en el anexo 5 referido a la seguridad y salud ocupacional. En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
7. LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente cláusula, a través de las inspecciones de seguridad, así como de las evaluaciones técnicas integrales que, de manera anual, se efectúen a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. A estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a dar todas las facilidades para las inspecciones o evaluaciones indicadas que realice LAP. El USUARIO INTERMEDIO deberá levantar las observaciones identificadas en los procesos anteriores dentro del plazo	Sin comentarios	En vista que la responsabilidad de la gestión de seguridad y salud ocupacional dentro del área arrendada es únicamente del USUARIO INTERMEDIO, LAP ha desestimado su potestad de realizar auditorías de SSO, en ese sentido, la cláusula en mención solo mantendrá la posibilidad de ejecutar inspecciones en caso LAP considere necesario realizarlas por la posibilidad de existencia de riesgos colaterales generados por el USUARIO INTERMEDIO debido a la ejecución de sus actividades en el Aeropuerto. En ese sentido, se toma como base el texto propuesto por OSITRAN retirando la ejecución de auditorías, quedando así: “7. LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente cláusula, a través de las inspecciones de seguridad a las actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto, previa	El texto del proyecto de mandato de acceso no consideró las auditorías de SSO que menciona LAP en su escrito de comentarios. Por otro lado, el texto propuesto por LAP no establece una periodicidad para llevar a cabo este tipo de inspecciones, se entiende que las ejecutará cuando LAP lo considere necesario. No obstante ello, consideramos que resulta importante que se establezca una periodicidad para este tipo de inspecciones. En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
acordado por las partes el cual deberá ser razonable en función al tipo de observación identificada.		coordinación. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a dar todas las facilidades para las inspecciones indicadas que realice LAP. El USUARIO INTERMEDIO deberá levantar las observaciones identificadas en los procesos anteriores dentro del plazo acordado por las partes, el cual deberá ser razonable en función al tipo de observación identificada."	
7. (...) <i>Las evaluaciones técnicas integrales tienen como objeto verificar el cumplimiento de los estándares que, en Seguridad y Salud Ocupacional, solicita LAP a las organizaciones que contrata como parte de sus políticas corporativas. Sin embargo, dado que LAP no ejerce un control efectivo ni tiene injerencia sobre el Área que es ocupada por el USUARIO INTERMEDIO durante la vigencia del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tendrá la responsabilidad exclusiva que se derive de los incumplimientos en los que pudiera incurrir en materia de seguridad y salud en el trabajo.</i>	Sin comentarios	En vista que en el primer párrafo del numeral 7 estamos eliminando la potestad de Lima Airport de realizar auditorías de SSO, en ese sentido, en este párrafo únicamente reforzaremos que la responsabilidad por lo ocurrido en el área otorgada al usuario intermedio es de su entera responsabilidad, quedando así: "7. (...) Sin perjuicio de la potestad de LAP de realizar inspecciones, dado que LAP no ejerce un control efectivo, ni tiene injerencia sobre el Área que es ocupada por el USUARIO INTERMEDIO durante la vigencia del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tendrá la responsabilidad exclusiva que se derive de los incumplimientos en los que pudiera incurrir en materia de seguridad y salud en el trabajo."	El texto del proyecto de Mandato de Acceso aprobado por el Regulador ya establece la responsabilidad de los Usuarios Intermedios por lo que ocurra dentro de las áreas otorgadas en materia de seguridad y salud ocupacional. Por tanto, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
9. En caso el Contrato incluya cesión de Área para construcción y explotación, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a incluir en el diseño todos los requisitos de seguridad industrial, ergonomía, higiene ocupacional y protección contra incendios de la infraestructura a construir conforme a lo establecido en las normas	Las actividades que se realizaran son Mejoras, las que ya se encuentran reguladas, hacer mención a "construcción" desnaturaliza lo que se supone es la entrega de un área completamente habilitada	Sin comentarios	Nos remitimos al análisis de la cláusula 4.2.1 Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
nacionales e internacionales que le sean aplicables.			
ANEXO 6.- SOSTENIBILIDAD 1.Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, (iv) las normas de desempeño y las guías del International Finance Corporation (IFC) que sean definidas por LAP, entre las que se puede resaltar, Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social del IFC / Guías generales de EHS / Guías específicas de EHS aplicables al Contrato, y (v) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).	Se mantienen las observaciones y en cualquier caso replicar lo indicado en el Mandato vigente: "Cláusula Vigésimo Cuarta. - Del Medio Ambiente. - El USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas a Medio Ambiente, según aplique: 24.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga de modo especial y con carácter irrevocable, a dar estricto cumplimiento a: a) las Leyes Peruanas aplicables a las actividades, servicios u operaciones en el Aeropuerto; b) Las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP; publicadas en http://www.lima-airport.com, de conformidad con lo establecido en la Cláusula Segunda; documentos que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer en su contenido y alcances. 24.2 El USUARIO INTERMEDIO deberá participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional – CASSO- presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, LAP enviará la convocatoria correspondiente con un plazo no menor a 15 días calendario a la fecha de realización. El USUARIO INTERMEDIO deberá designar a dos (02) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir los acuerdos establecidos en	Sin comentarios	Como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, de acuerdo a la cláusula 18 del Contrato de Concesión del AIJCH, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, por tanto, las disposiciones establecidas en el Anexo 6 son esenciales para asegurar que todas las actividades en el aeropuerto se desarrollen conforme a las normativas ambientales aplicables, contribuyendo a la sostenibilidad a largo plazo del aeropuerto y el cumplimiento de los estándares internacionales. Asimismo, los Usuarios Intermedios no presentan mayores argumentos a los expuestos en su solicitud. En tal sentido, se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	dichas reuniones los plazos acordados en dicho espacio". 24.3 El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar mediante una carta simple remitido a al área de Sostenibilidad de LAP, cualquier daño ocurrido al medio ambiente. Esta Comunicación deberá ser presentada a LAP dentro de los dos (2) Días Hábiles de acontecido tal suceso, y deberá incluir las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del suceso; así como las acciones futuras a realizar para la prevención de futuros sucesos. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s) asignada(s), de todos los requerimientos establecidos en la presente cláusula. 24.4 LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Cláusula, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. A estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a dar todas las facilidades para las inspecciones que realice LAP. 24.5 Queda establecido que cualquier incumplimiento de las obligaciones señaladas en la presente Cláusula, serán sancionadas con la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda por evento. Se considerará que existe reincidencia en la comisión de una infracción, cuando el USUARIO INTERMEDIO repita los mismos actos que dieron lugar a una infracción		

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	anterior, siempre que el tiempo transcurrido entre la fecha de ocurrencia de los actos y los hechos que dieron lugar al incumplimiento o evento no excedan los treinta (30) Días calendario. Para tal efecto, cuando exista una situación de reincidencia, se procederá a sancionar con el doble del importe correspondiente al valor de la sanción por evento. En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en la presente Cláusula, LAP podrá optar por: (i) resolver de pleno derecho el presente Mandato de conformidad con el artículo 1430° del Código Civil, o (ii) aplicar la penalidad establecida en la Cláusula Vigésima Segunda del Mandato."		
2. Contratar únicamente a la(s) empresa(s) autorizada(s) por LAP para brindar el servicio de manejo y disposición de residuos sólidos y/o líquidos (incluyendo los residuos de la construcción, recuperables, no recuperables, peligrosos y otros), así como los de su Personal, proveedores y contratistas. Asimismo, deberá pagar puntualmente a dichas empresas las sumas que se devenguen del servicio prestado, siendo el USUARIO INTERMEDIO responsable frente a LAP del cumplimiento de esta obligación por parte de su Personal, sus proveedores y/o subcontratistas. En todo caso, el proceso de segregación en fuente siempre es responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO. Para tal efecto, con la suscripción del Contrato, el	Idem comentario anterior	Sin comentarios	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
USUARIO INTERMEDIO declara conocer el nombre de la empresa autorizada a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.			
2. (...) En caso de incumplimiento de lo antes mencionado y el USUARIO INTERMEDIO mantenga con la empresa autorizada una deuda que supere los sesenta (60) Días, LAP le enviará una Comunicación otorgándole un plazo máximo de diez (10) Días para cancelar la totalidad de la deuda. Sin perjuicio de ello, LAP aplicará la Penalidad correspondiente establecida en el Anexo de Penalidades. Si el USUARIO INTERMEDIO no subsana su incumplimiento en el plazo antes indicado, LAP podrá cancelar dicha deuda directamente a la empresa autorizada, quedando el USUARIO INTERMEDIO obligado a reembolsar a LAP el monto pagado, más los intereses generados, tasa de retribución y demás conceptos que correspondan conforme al Contrato, en un plazo máximo de siete (7) Días. En caso de que, ante la resolución del Contrato por cualquier motivo, el USUARIO INTERMEDIO mantenga una deuda con la empresa autorizada, LAP se encontrará facultado a ejecutar la Carta Fianza para cubrir el monto adeudado.	Idem comentario anterior	Consideramos que debe mantenerse la propuesta de LAP toda vez que hemos acreditado los atrasos constantes que los Usuarios Intermedios tienen respecto del pago por el servicio a la EO-RS que opera en el aeropuerto, esto ya que en caso la falta de pago generase un impacto económico/operativo en la EO-RS se afectaría el servicio y con ello parte de la gestión de residuos de las áreas que son materia de la facilidad esencial, generando a su vez impacto ambiental. Lo antes indicado teniendo en cuenta adicionalmente que no todos los Usuarios Intermedios han suscrito un documento con la EO-RS pese a que esta le viene prestando los servicios.	Reiteramos lo expuesto en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN, en el sentido que no resulta razonable vincular la aplicación de penalidades ni ejecución de la Carta Fianza del Mandato de Acceso ante incumplimientos en el pago de los Usuarios Intermedios a la empresa que les brinde el servicio de manejo de residuos sólidos. En el caso que por falta de pago se afecte la prestación del servicio de la empresa contratada por LAP para el manejo de residuos sólidos, el incumplimiento del Usuario Intermedio no sería por el pago si no sobre sus obligaciones en materia medioambiental, y las penalidades para tales incumplimientos ya se encuentran reguladas en el Mandato. En tal sentido, se mantiene la eliminación de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
2. (...) En el supuesto que, durante la ejecución del Contrato, LAP se vea obligada a reemplazar a dicha empresa, este enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO indicando un plazo prudencial para que realice las gestiones correspondientes y contrate a la nueva empresa autorizada por LAP para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
3. Implementar un sistema de gestión ambiental aplicable al(las) Área(s) y Actividades a desarrollar bajo el presente Contrato. Este sistema de gestión ambiental deberá estar basado en la norma ISO 14001 en su versión más actualizada.	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
4.En el marco de la medición de huella de carbono que LAP realice, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar toda la información y/o documentación que sea requerida por LAP en los plazos que indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado. De igual manera, LAP podrá solicitar la participación del USUARIO INTERMEDIO (previa coordinación entre ambas Partes) durante procesos de auditoría de verificación. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar el cálculo y elaboración del reporte de	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
la huella de carbono correspondiente a sus Actividades en el Aeropuerto. El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP semestralmente su cálculo de huella de carbono, con los documentos de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, considerando como plazos límite, los quince (15) primeros Días Hábiles de enero (correspondiente al periodo enero-diciembre del año anterior) y los quince (15) primeros Días Hábiles de julio (correspondiente al periodo enero-junio del año en curso). Respecto a la medición de huella de carbono, el USUARIO INTERMEDIO deberá dar cumplimiento a los siguientes lineamientos: • Se deberá incluir (al menos): las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) directas (Alcance 1), emisiones de GEI indirectas por consumo de energía eléctrica (Alcance 2). Asimismo, ante el requerimiento de sus Stakeholders, LAP podrá solicitar al USUARIO INTERMEDIO, incluir en su cálculo, otras emisiones indirectas (Alcance 3) correspondientes a su actividad en el Aeropuerto. • Emplear las metodologías reconocidas internacionalmente: ISO 14064 y GHG Protocol (en sus versiones vigentes). • Verificar su huella de carbono con una entidad autorizada			

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
para dicho fin, al menos para su año base (el año base será determinado de acuerdo con los lineamientos de la ISO 14064 y GHG Protocol). El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendario de iniciado cada año de vigencia del Contrato, su plan de acción con las metas y medidas de reducción y/o compensación de su huella de carbono, las buenas prácticas ambientales implementadas de acuerdo con su Actividad en el Aeropuerto y el estatus de su implementación. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencias documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP			
5.Según corresponda, realizar sus Actividades en el Aeropuerto, bajo un enfoque de economía circular y dando cumplimiento a los instructivos y/o procedimientos relacionados al manejo de residuos en el Aeropuerto. Ello incluye realizar un análisis de ciclo de vida de sus procesos e identificar oportunidades de ecoeficiencia y/o circularidad desde la adquisición de insumos, materiales y equipos, y durante su uso (durante su vida útil), así como la no adquisición de plásticos de un solo uso. Del mismo modo, el USUARIO INTERMEDIO	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
deberá facilitar los recursos y competencias necesarios para garantizar una adecuada segregación de todos sus residuos. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP toda la información y/o documentación de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, en los plazos que LAP indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado. El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendarios de iniciado cada año, su plan de acción con las metas y medidas circulares de acuerdo con sus Actividades en el Aeropuerto. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencia documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP.			
6.Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades. En caso el USUARIO INTERMEDIO tenga subcontratistas, con un plazo de vigencia del servicio superior a noventa (90) Días Calendario, estos estarán obligados a participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) presidido por LAP. A tal efecto, los subcontratistas, deberán designar como mínimo a dos (2) miembros por empresa, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente.			
7. De ser el caso, comunicar inmediatamente a LAP, mediante una carta simple remitida a su Gerencia de Sostenibilidad, cualquier afectación, contaminación o daño ocurrido al medio ambiente que se genere en el Área. Asimismo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de ocurrido el hecho, deberá entregar a LAP, información detallada sobre las acciones que ha implementado, en concordancia con las Leyes Aplicables, Instrumento de Gestión Ambiental de LAP y/o planes de contingencia, para mitigar y/o remediar la afectación, contaminación o daño	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
ocurrido al medio ambiente, debiendo coordinar con LAP el contenido de cualquier comunicación o reporte que deba ser remitido a alguna Autoridad Gubernamental. Se deberá incluir las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del suceso; así como las acciones de prevención de futuros sucesos.			
8. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones, disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
9.Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo indicado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
10. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o	Idem comentario anterior		Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación.			Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
ANEXO 7. CIBERSEGURIDAD ~~1. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a respetar y aplicar las políticas, procedimientos y controles de los sistemas de gestión establecidos por LAP a toda la cadena de suministro y procesos que afecte directa o indirectamente el servicio contratado y el desarrollo de las Actividades; así como las políticas específicas de seguridad de información, metodologías, estándares y otros, a los que LAP da acceso, y que, por tanto, el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar.~~	Sin comentarios	Si el Usuario Intermedio accede a cualquier sistema que opere en la plataforma tecnológica del aeropuerto, deberá cumplir con los controles mínimos establecidos en el anexo de ciberseguridad, esto incluye, aplicar la Política de Seguridad de la Información de Terceros, garantizando así que los actores externos sigan las mejores prácticas y contribuyan a la continuidad de las operaciones y los servicios esenciales del aeropuerto. Se adjunta la Política de Terceros de LAP https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fstorage.s3.amazonaws.com%2Fdocuments%2Fs-tandards-and-procedures%2F1717681900587Ta3FBtT4.pdf	El Concesionario no ha especificado a qué sistema propio de LAP o sistema integrado del aeropuerto acceden los Usuarios Intermedios para la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en los almacenes para el depósito de equipaje rezagado. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
1. (...) ~~Sin perjuicio de lo anterior, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a contar con sus propias políticas, estándares, procedimientos y controles de seguridad de la información, y aplicarlos en todos sus sistemas y cadena de suministro que afecte directa o indirectamente el servicio contratado y el desarrollo de las Actividades.~~	Sin comentarios	En los casos que el UI acceda a sistemas de LAP, deberá contar con políticas y procedimientos de Seguridad de la Información, esto garantizará al aeropuerto una operación segura y con estándares mínimos de Seguridad.	El Concesionario no ha especificado a qué sistema propio de LAP o sistema integrado del aeropuerto acceden los Usuarios Intermedios para la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en los almacenes para el depósito de equipaje rezagado. Se mantiene el texto de la cláusula del proyecto de mandato aprobado por el Regulador
2. (...) ~~Para fines del Contrato y sus respectivos Anexos, se entenderá por: Recursos Digitales: Cualquier tipo de información que se encuentra almacenada en formato digital, y/o todo material codificado para ser registrado, modificado o consultado por una Herramienta Digital, de manera directa o por acceso remoto. - Herramientas Digitales: Todo tipo de instrumento (software presente en computadoras y dispositivos relacionados) de comunicación y elementos computacionales e informáticos que procesan, almacenan, desarrollan y comparten todo tipo de información y/o actividades. Accesos en modo local: Es acceder desde una computadora/ordenador/portátil/máquina a un recurso digital ubicado físicamente en otra~~	Sin comentarios	En el caso no aplicase el anexo de ciberseguridad por tratarse de no acceder a sistemas de LAP y siendo solo el alcance almacenamiento de equipajes, las obligaciones y responsabilidades que se especifican en el anexo, quedan sin efecto	Dado que no se está considerando la inclusión del Anexo 7 referido a ciberseguridad, las cláusulas contenidas en el referido anexo quedan sin efecto. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán. .

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~computadora/ordenador/portátil/máquina que se encuentra geográficamente en el mismo lugar. Acceso en modo remoto: Es acceder desde una computadora/ordenador/portátil/máquina a un recurso digital ubicado físicamente en otra computadora/ordenador/portátil/máquina que se encuentra geográficamente en otro lugar, a través de una red local o externa.~~			
2. (...) ~~I. Control de Acceso a Recursos o Herramientas Digitales por los usuarios (Personal del USUARIO INTERMEDIO)~~ ~~A requerimiento del USUARIO INTERMEDIO y previa evaluación de LAP, se podrá autorizar accesos a los Recursos o Herramientas Digitales de LAP, siempre que ello sea necesario para la correcta prestación del servicio y desarrollo de las Actividades, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a garantizar la debida protección de los datos a los que tenga acceso, evitando el acceso y uso no autorizado, daño o destrucción de todo o parte de tales Recursos o Herramientas Digitales, e información por parte de sus dependientes, subcontratistas y/o terceros a su cargo.~~	Sin comentarios	En el caso no aplicase el anexo de ciberseguridad por tratarse de no acceder a sistemas de LAP y siendo solo el alcance almacenamiento de equipajes, las obligaciones y responsabilidades que se especifican en el anexo, quedan sin efecto	Dado que no se está considerando la inclusión del Anexo 7 referido a ciberseguridad, las cláusulas contenidas en el referido anexo quedan sin efecto. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
2. (...) II. Transmisión de Datos	Sin comentarios	En el caso no aplicase el anexo de ciberseguridad por tratarse de no acceder a sistemas de LAP y siendo solo el alcance almacenamiento de	Dado que no se está considerando la inclusión del Anexo 7 referido a ciberseguridad, las cláusulas

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~Las transmisiones y accesos remotos a través de redes de telecomunicaciones realizadas por el USUARIO INTERMEDIO se deberán realizar con encriptación y medidas que garanticen un nivel de seguridad equivalente a los accesos en modo local, de manera tal que la información se mantenga protegida aun cuando se haya vulnerado la seguridad de las redes.~~		equipajes, las obligaciones y responsabilidades que se especifican en el anexo, quedan sin efecto	contenidas en el referido anexo quedan sin efecto. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
3. (...) III. Derechos de Auditoría ~~El USUARIO INTERMEDIO se compromete a permitir que LAP evalúe y audite, directamente o a través de terceros, con o sin previo aviso, todos los controles de seguridad y almacenamiento de datos implementados para el desarrollo del servicio contratado y de las actividades, cada vez que LAP lo estime necesario.~~	Sin comentarios	En el caso no aplicase el anexo de ciberseguridad por tratarse de no acceder a sistemas de LAP y siendo solo el alcance almacenamiento de equipajes, las obligaciones y responsabilidades que se especifican en el anexo, quedan sin efecto	Dado que no se está considerando la inclusión del Anexo 7 referido a ciberseguridad, las cláusulas contenidas en el referido anexo quedan sin efecto. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.
3. (...) III. Derechos de Auditoría (...) ~~La auditoría del cumplimiento de Seguridad de la Información o la Legislación de Protección de Datos, estará sujeta a los siguientes términos: • Se limitará a comprobar los servicios prestados al USUARIO INTERMEDIO de conformidad con el Contrato, sin perjuicio de acceso a la información en los sistemas del USUARIO INTERMEDIO. • Estará~~	Sin comentarios	En el caso no aplicase el anexo de ciberseguridad por tratarse de no acceder a sistemas de LAP y siendo solo el alcance almacenamiento de equipajes, las obligaciones y responsabilidades que se especifican en el anexo, quedan sin efecto	Dado que no se está considerando la inclusión del Anexo 7 referido a ciberseguridad, las cláusulas contenidas en el referido anexo quedan sin efecto. Se mantiene la eliminación del Anexo 7 del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Ositrán.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~sujeto a la cláusula de confidencialidad del Contrato correspondiente y/o del Contrato y LAP se compromete a que cualquier tercero que participe en la auditoría esté sujeto a obligaciones de confidencialidad no menos estrictas en virtud de un acuerdo escrito y firmado con cualquiera de dichos terceros. • No incluirá pruebas de intrusión en los sistemas del USUARIO INTERMEDIO, sin el consentimiento previo de este. • De requerirse LAP informará de los hallazgos al USUARIO INTERMEDIO, para tomar acción en mitigar dichas vulnerabilidades.~~			
ANEXO 9 – TABLA DE PENALIDADES (...) c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los siete (07) Días posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.	Sin comentarios	LAP maneja días calendarios para todas sus facturaciones y gestiones de cobranzas, en ese sentido y en línea a lo solicitado por el regulador, se propone establecer el plazo de "10 días calendarios " posteriores a la emisión de la factura	Efectivamente, de la revisión de las cláusulas del proyecto de mandato de los plazos para las gestiones de cobranza son en días calendario, por tanto, se acepta la propuesta de LAP quedando de la siguiente manera: <i>"c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días calendario posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad".</i>
ANEXO 9 – TABLA DE PENALIDADES (...) ~~Todas las penalidades serán aplicadas hasta por un tope máximo de treinta (30) Días calendario de incumplimiento, salvo se indique un plazo diferente en la tabla de~~	Sin comentarios	El objetivo de aplicar una penalidad diaria es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan:	La aplicación del importe diario de la penalidad no resulta razonable toda vez que ante el retraso de dos o tres días en los supuestos de retrasos presentados por LAP, tales como la presentación de la carta fianza, prácticamente sería por el mismo importe de dicha garantía y muy

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
~~penalidades. Después del tope máximo de días calendario de incumplimiento establecido, LAP estará facultado a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento en su totalidad.~~		- La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos. - La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio para LAP, ya que un mantenimiento deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto. Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo	superior a la comisión. De igual forma para requerimientos normativos y regulatorios, consideramos que si LAP propone la aplicación diaria de la penalidad el importe para ciertos casos debería ser muy inferior. Es importante precisar que las penalidades están diseñadas para cubrir los costos adicionales y las pérdidas que el Concesionario podría sufrir debido al incumplimiento del Usuario Intermedio, por tanto, en los supuestos señalados por LAP, la aplicación diaria resultaría excesiva. En tal sentido, el monto de la penalidad está relacionado a cada oportunidad de incumplimiento; por tanto, no resulta razonable fijarla por cada día de incumplimiento, lo cual constituye un criterio reiterado del Ositrán. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes. El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente, alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	
<u>Tabla de Penalidades</u> Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del plazo establecido. - 250.00 USD por evento de incumplimiento	Sin comentarios	El objetivo de aplicar una penalidad diaria es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan: - La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos. - La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia	Ver comentario inicial del anexo 8. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio para LAP, ya que un mantenimiento deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto. Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes. El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente,	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	
Póliza de Seguros. En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas - 250.00 USD por evento de incumplimiento	Sin comentarios	El objetivo de aplicar una penalidad diaria es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan: - La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos. - La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio para LAP, ya que un mantenimiento deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten	Ver comentario inicial del anexo 8. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto. Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes. El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente, alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	
Garantía de Fiel Cumplimiento En caso el USUARIO INTERMEDIO no constituya o renueve la Garantía de Fiel Cumplimiento, ya sea en una Carta Fianza o en un depósito en garantía, de acuerdo con los requisitos establecidos. - 250.00 USD por evento de incumplimiento	Sin comentarios	El objetivo de aplicar una penalidad diaria es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan: - La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos.	Ver comentario inicial del anexo 8. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		- La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio para LAP, ya que un mantenimiento deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto. Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes. El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente, alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	
General. En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos. - 250.00 USD por evento de incumplimiento.	Sin comentarios	El objetivo de aplicar una penalidad diaria es desincentivar los incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, asegurando así el correcto funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Actualmente, se han registrado múltiples casos de incumplimiento de obligaciones contractuales, entre los cuales destacan: - La presentación y/o renovación de cartas fianzas y pólizas de seguro dentro de los plazos establecidos. - La subsanación de observaciones, incluidas aquellas efectuadas por OSITRAN, que garantizan el cumplimiento normativo y regulatorio. - La ejecución de mantenimientos en las áreas asignadas, lo cual es esencial para preservar la operatividad y seguridad de las instalaciones. Estos incumplimientos persisten a pesar de las constantes comunicaciones enviadas por LAP a los Usuarios Intermedios, tal como se evidencia en los Anexos N.º 7 y N.º 8. La falta de atención a estas obligaciones no solo afecta la calidad del servicio aeroportuario, sino que también representa un riesgo operativo, financiero y regulatorio para LAP, ya que un mantenimiento	Ver comentario inicial del anexo 8. Por tanto, se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso aprobado por el Regulador.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		deficiente puede derivar en sanciones por parte de las autoridades competentes y afectar la experiencia de los pasajeros. En este contexto, consideramos necesario que LAP implemente un mecanismo de disuasión y sanción que garantice el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales. La aplicación de penalidades diarias busca generar un incentivo claro para que los Usuarios Intermedios asuman con responsabilidad sus compromisos y eviten retrasos que puedan impactar en la infraestructura y operatividad del aeropuerto. Cabe resaltar que, con la expansión del Nuevo Terminal, el área total alcanzará 270,000 m² a finales del 2025, lo que incrementará significativamente la demanda de mantenimiento y cumplimiento de estándares de calidad. Es fundamental que los Usuarios Intermedios y concesionarios cumplan rigurosamente con sus obligaciones contractuales, especialmente en lo referente al mantenimiento de las áreas, que ha sido uno de los incumplimientos más recurrentes. El contrato de concesión establece claramente que la infraestructura debe mantenerse en condiciones equivalentes a las de una instalación nueva. Esto no solo responde a criterios operativos y normativos, sino también a estándares internacionales de calidad y sostenibilidad en la gestión aeroportuaria. Por lo tanto, la implementación de penalidades diarias no solo es una medida de control, sino una herramienta necesaria para garantizar que los estándares de mantenimiento y operatividad se cumplan de manera continua y eficiente, alineándose con los objetivos estratégicos de LAP y con las expectativas de los reguladores y usuarios del aeropuerto.	

- 4.13. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su vigencia, se adjunta al presente informe los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente. Cabe resaltar que dicho proyecto también contiene los acuerdos a los que arribaron las partes en la etapa de negociaciones, los cuales no fueron incluidos en el proyecto remitido para comentarios, conforme fue señalado por las Aerolíneas en sus comentarios.

IV.2. Sustento de la situación de emergencia.

- 4.14. La función normativa del Ositrán comprende, entre otros, la facultad de dictar mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios, de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332 y sus modificatorias. Asimismo, de conformidad con el numeral 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF), corresponde al Consejo Directivo ejercer las funciones normativa y reguladora.
- 4.15. Siendo así, corresponde a dicho órgano colegiado dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; no obstante, a la fecha, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum⁸ exigido para que el Consejo Directivo sesione; 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 aprobación por el Consejo Directivo de Ositrán.
- 4.16. Sobre el particular, el numeral 10 del artículo 9 del ROF dispone que 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. 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”*.
- 4.17. Cabe indicar que, a través de la carta N° C-LAP-GALG-2024-0484 de fecha 24 de diciembre de 2024, LAP solicitó a este Regulador que los Mandatos de Acceso solicitados por los Usuarios Intermedios del AIJC sean tratados como medida de emergencia para que la Presidencia Ejecutiva emita los respectivos mandatos, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF de la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN.
- 4.18. Al respecto, teniendo en cuenta que se encuentra próximo el inicio de las operaciones en el nuevo terminal de pasajeros del AIJC, es necesario que los Usuarios Intermedios cuenten con los Mandatos de Acceso con las condiciones y cargos de acceso a aplicar, y que estos sean aprobados por el Regulador a fin de tener seguridad jurídica sobre las áreas a arrendar y los servicios que se brindarán en el aeropuerto. Si bien actualmente los Usuarios Intermedios y el Concesionario están suscribiendo contratos de acceso, estos son de carácter temporal manteniendo las condiciones de los mandatos, lo cual podría generar un perjuicio para los Usuarios Intermedios o el Concesionario.
- 4.19. Atendiendo a dicha consideración, se advierte que existe una situación de emergencia, por lo que se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva el presente informe.

⁸ 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. Asimismo, el 10 de mayo de 2024 –a la renuncia al cargo de miembro del Consejo Directivo presentada por el señor Alex Díaz Guevara– se sumó la renuncia presentada por el señor Julio Vidal Villanueva. Con fecha 04 de abril de 2025, mediante Resolución Suprema N° 064-2025-PCM, se designó a la Señora Claudia Janette Salaverry Hernandez como integrante del Consejo Directivo del Ositrán.

V.- CONCLUSIONES

- 5.1. Ositrán ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre el Proyecto de Mandato de Acceso dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
- 5.2. Las condiciones de Acceso que integran en su conjunto el Proyecto de Mandato de Acceso se presentan en el Anexo I, y consideran todos los puntos sobre los cuales las partes no expresaron desacuerdo en su oportunidad y la posición del Ositrán sobre aquellas cláusulas que las partes manifestaron su desacuerdo.
- 5.3. El cargo de acceso por la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN es de USD 60.85 por m2, sin IGV, y que tendrá una vigencia de cinco (5) años.
- 5.4. De acuerdo con el procedimiento establecido en el REMA, corresponde que el Consejo Directivo dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado), en los términos descritos en el Anexo 1 adjunto, que recogen las consideraciones contenidas en el presente informe.
- 5.5. Atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo por falta de quorum, lo que conlleva a una situación de emergencia identificada en el presente Informe Conjunto, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del proyecto de Mandato de Acceso, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

VI.- RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el proyecto de Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el AIJC, en los términos descritos en el Anexo adjunto, que recoge las consideraciones contenidas en el presente informe.

Atentamente,

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

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

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

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

N.T. 2025049715

INFORME N° 00065-2025-GRE-OSITRAN

 Firmado por:
QUESADA ORE,
LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025
19:21:23 -0500

Para : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN del 23.01.2025.

Fecha : 08 de abril de 2025.

I. OBJETO

- El objetivo del presente informe es analizar los comentarios recibidos en relación con la Propuesta de Cargo de Acceso contenida en el Informe de la Referencia, con el fin de formular y determinar el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), en atención a las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por diversas aerolíneas, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán.

II. ANTECEDENTES

- Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Plus Ultra, Sky Airline, Air Europa, United Airlines y Latam Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado – Equipaje Rezagado) en el AIJC, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 1 Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024110981	Carta S/N	05.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
2024113472 / 2024113622	Carta S/N / Carta S/N	11.09.2024 / 11.09.2024	Sky Airline Perú
2024118242	Carta S/N	20.09.2024	Air Europa
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- El 21 de octubre de 2024, mediante el Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE), de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
- Mediante Carta S/N (NT: 2024146899), recibida el 18 de noviembre de 2024, la empresa American Airlines solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC.

Visado por: CALDAS CABRERA,
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 20:37:19 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 18:23:17 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA,
Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 08/04/2025 18:04:20 -0500

5. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
6. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la GSF hasta por un periodo de quince (15) días hábiles.
7. El 22 y 27 de noviembre de 2024 se llevaron a cabo visitas a las obras del nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
8. Mediante Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de diciembre de 2024, se solicitó a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
9. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se dispuso, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite.
10. El 23 de enero de 2025, mediante el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC.
11. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio de Equipaje Rezagado en el AIJC solicitado por las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN.
12. El 28 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso.
13. Mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, recibido el 31 de enero de 2025, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) remitió al Ositrán el Acta de Acuerdo suscrita entre el MTC y el Concesionario, de fecha 30 de enero de 2025, en la que se establece que las operaciones del Nuevo Terminal Pasajeros del AIJC iniciarán, a más tardar, el 30 de marzo de 2025.
14. Entre el 5 y 10 de febrero de 2025, mediante diversas cartas, los Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso.
15. El 26 de febrero de 2025 el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0010 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277, remitió su comentario a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso. Asimismo, en la misma fecha, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas Plus Ultra, Sky Airlines, Air Europa, United Airlines, Latam Airlines y Aerovías de México, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntando además el documento "Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial para la prestación del servicio equipaje

rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025", de acuerdo con el detalle presentado en la siguiente tabla:

Tabla 2 Comentarios a la propuesta de cargos de acceso presentadas por las aerolíneas y LAP

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025028312	S/N	26.02.2025	PLUS ULTRA
2025028509	S/N	26.02.2025	SKY AIRLINES
2025028549	S/N	26.02.2025	AIR EUROPA
2025028471	S/N	26.02.2025	UNITED AIRLINES
2025028532	S/N	26.02.2025	LATAM AIRLINES
2025028695	S/N	26.02.2025	AEROVÍAS DE MEXICO
2025028472	Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277	26.02.2025	LIMA AIRPORT PARTNERS

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. PROPUESTA DE LAS PARTES

III.1. PROCESO DE NEGOCIACIÓN

16. De acuerdo con lo informado por las líneas aéreas (en adelante, los Usuarios Intermedios) en las solicitudes presentadas, mediante comunicación de fecha 21 de diciembre de 2023 LAP puso en su conocimiento el inicio del proceso de acceso a las Facilidades Esenciales en el AIJC, a razón del inicio de operaciones del nuevo Terminal en el 2025.
17. Al respecto, en el marco de dicho proceso, mediante comunicación de fecha 06 de marzo de 2024, LAP efectuó la invitación a las reuniones de negociación del proyecto de contrato correspondiente a la Facilidad Esencial de Arrendamiento de almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado – Equipaje Rezagado, las cuales se llevaron a cabo el 14 de marzo de 2024 (primera reunión), el 18 de abril de 2024 (segunda reunión), y el 13 de junio de 2024 (tercera reunión). No obstante, los Usuarios Intermedios señalan que, a través de carta notarial de fecha 07 de agosto de 2024, se comunicó a LAP su disconformidad, entre otros, con el Cargo de Acceso propuesto, dando por concluidas las negociaciones.
18. Al respecto, de acuerdo con solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios, en el proceso de negociación LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 60,85 por m² (sin IGV); no obstante, mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0575, de fecha 02 de diciembre de 2024, LAP sustenta ante el Regulador una propuesta de Cargo de Acceso de USD 96,08 por m² (sin IGV)¹. Por su parte, en el proceso de negociación, según constan en las respectivas cartas notariales, los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso; sin embargo, en las solicitudes presentadas ante el Ositrán, los Usuarios Intermedios consideran que dicho cargo debe fijarse en USD 9,82 por m² (sin IGV).

¹ En dicha comunicación, LAP señala que el cálculo del Cargo de Acceso remitido cuenta con información actualizada principalmente por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2023 en la estimación de los costos operativos del cargo, la actualización del WACC de LAP y la última información disponible relacionada a las inversiones.

Tabla 3 Cargos propuestos por las partes para el Arrendamiento de almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado – Equipaje Rezagado

Unidad de cobro	Proceso de Negociación	Solicitud de Mandato de Acceso	
	Propuesta LAP	Propuesta LAP	Propuesta AETAI
USD por m ² (sin IGV)	60,85	96,08	9,82

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. SUSTENTO DEL CONCESIONARIO

19. De acuerdo con lo señalado previamente, en el proceso de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 60,85 por m² (sin IGV). Sin embargo, en atención a lo solicitado por la GSF, LAP remitió la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0575, a través de la cual adjunta el Memorandum N° M-GPF-GSC-2024-0050 y el modelo económico en formato Excel® (en adelante, la Propuesta de LAP), el cual contiene el sustento correspondiente al cálculo del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado), cuyo monto asciende a USD 96,08 por m² (sin IGV).
20. Al respecto, en la referida Carta, LAP manifiesta que el cálculo del Cargo de Acceso remitido cuenta con información actualizada por la inclusión de los costos provenientes de la contabilidad regulatoria 2023 en la estimación de los costos operativos del cargo, la actualización del WACC de la empresa y la última información disponible relacionada a las inversiones.
21. A continuación, se presentan los principales supuestos del cálculo del cargo de acceso propuesto por LAP.

a) Horizonte de evaluación

22. En cuanto al horizonte de evaluación para el flujo de caja, LAP señala que se empleó un horizonte de cinco años, sobre la base de lo acordado con los Usuarios Intermedios durante el proceso de negociación.² El Concesionario menciona, además, que el horizonte de evaluación empleado contempla como fecha de inicio de operaciones del nuevo Terminal el 18 de diciembre de 2024, con lo cual considera 14 días de operación para el 2024; asimismo, LAP indica que, para completar el horizonte de cinco años, asumió 351 días para el año 2029.

b) Demanda e ingresos del servicio

23. Respecto a la demanda del servicio, LAP indica que la unidad de cobro a los Usuarios Intermedios es USD por m²; así, define la demanda como la cantidad de metros cuadrados puestos a disposición a las aerolíneas.
24. Con relación a la proyección de la demanda, el Concesionario indica que el área total ha sido definida en base a una única entrega de áreas de 130 m² y asume un factor de ocupación del 100%. En ese sentido, de acuerdo con lo presentado por LAP, el área total de 130 m² se encontrarán disponibles durante los próximos 5 años de manera mensual.
25. Así, en la siguiente tabla LAP presenta sus proyecciones para los próximos cinco años. Cabe destacar que, para los años 2024 y 2029, las proyecciones incluyen un prorratio de los valores en función de los días de operación dentro del horizonte de evaluación.

² De acuerdo con LAP, esto se encuentra registrado dentro de los acuerdos de ambas partes durante el proceso de negociaciones.

Tabla 4 LAP: Proyección de demanda anual efectiva de áreas, 2024-2029

	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Demanda mensual de áreas	m2	130	130	130	130	130	130
Demanda anual de áreas	m2	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560
Ocupación	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Demanda anual efectiva de áreas	m2	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560

Fuente: Propuesta de LAP.

26. Por otro lado, respecto a los ingresos del servicio, LAP señala que estos resultan de multiplicar el cargo mensual propuesto de USD 96,08 y el área total demandada. Cabe indicar que, de acuerdo con lo manifestado por LAP, para el año 2024 se asume que el inicio de operaciones del nuevo Terminal se produce el 18 de diciembre y, por tanto, considera únicamente 14 días de operación para dicho año, en tanto que, para el año 2029, se asume 351 días de operación para completar los 5 años de vigencia del cargo. En la siguiente tabla se presentan los ingresos proyectados por LAP.

Tabla 5 LAP: Proyección de Ingresos Brutos, 2024-2029

Año	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Inicio: 18 dic 2024</i>							
<i>Fin: 17 dic 2029</i>							
Días del año	días	366	365	365	365	366	365
Días de operación	días	14	365	365	365	366	351
Áreas demandadas anual, m²	m2	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560
Cargo de acceso mensual, USD		96.08					
Ingresos Brutos	USD	5,733	149,888	149,888	149,888	149,888	144,139
Ingresos Brutos total	USD	5,733	149,888	149,888	149,888	149,888	144,139

Fuente: Propuesta de LAP.

c) Costos de operación y mantenimiento (OPEX)

27. Para la estimación del OPEX, LAP señala que ha seguido los criterios tomados por el Ositrán en revisiones anteriores para oficinas operativas debido a que estas áreas tienen la misma infraestructura al encontrarse dentro del Terminal de Pasajeros. Así, LAP proyecta el OPEX del servicio bajo tres categorías: Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables.
28. En primer lugar, respecto a los Costos Directos, los conceptos considerados por LAP son los siguientes: Limpieza, Seguros y Fee del operador. El Concesionario indica que, respecto a la Limpieza, esta se calcula con base en la cotización del costo de limpieza brindada por la empresa SAAYS (empresa que se encarga de dicho servicio) para el año 2022 por las áreas de las oficinas operativas en el terminal actual, indexado por inflación y prorrateado por el total de metros cuadrados asignados para almacén de Equipaje Rezagado.³ Además, LAP precisa que la referida cotización se encuentra denominada en soles y, en ese sentido, aplicó el tipo de cambio referencial del 2022, el cual fue utilizado en el último Mandato de Acceso de oficinas operativas.
29. En relación con los Seguros y el Fee del operador, estos se calculan a partir del promedio de los valores registrados en los Estados Financieros Regulatorios de LAP durante el periodo 2018-2023 (esto es, los últimos seis años conforme a la metodología vigente), indexado por inflación y se prorratea según el total de metros cuadrados asignados para almacén de Equipaje Rezagado.
30. En segundo lugar, acerca de los Costos Indirectos, estos se estimaron a partir del promedio simple de los valores registrados en la información de los Estados Financieros Regulatorios de LAP del periodo 2018-2023. Del modelo Excel, se observa que, al monto total de Costos Indirectos, restó los siguientes conceptos: participación de trabajadores,

³ En el Modelo Excel que sustenta la Propuesta de LAP, se observa que, para indexar los costos en USD, LAP emplea las proyecciones de inflación del CPI-USA, tomado del World Economic Outlook, Abril 2024 del Fondo Monetario Internacional – FMI.

consumo de electricidad, donaciones, impuesto general a las ventas, premios y obsequios, suscripciones a revistas y diarios y sanciones administrativas. Así, el resultado fue prorrateado por la cantidad total de metros cuadrados disponibles para almacén de Equipaje Rezagado.

31. Finalmente, respecto a los Costos No Imputables, LAP indica que estos se estimaron siguiendo la metodología vigente, la cual consiste en estimar un porcentaje a partir de la división de los Costos No Imputables históricos sobre la suma de los Costos Directos e Indirectos correspondiente al periodo 2020-2023. De acuerdo con la Propuesta de LAP, este ratio, calculado como el promedio simple de los ratios anuales del periodo 2020-2023, asciende a 23,99%. Cabe indicar que, según los cálculos de LAP, se observó que se excluyó el concepto de participación de trabajadores de los Costos No Imputables.
32. Considerando todo lo descrito, en la siguiente tabla se presenta el OPEX total proyectado por LAP, con base a las tres categorías de costos antes señaladas.⁴

Tabla 6 LAP: Costos de operación proyectado (USD), 2024-2029

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tasa de crecimiento (Inflación USA)		1.96%	2.10%	2.37%	2.14%	2.15%
Costo Directo (a)	4,423	4,510	4,605	4,714	4,814	4,918
Limpieza	3,358	3,424	3,496	3,579	3,655	3,734
Seguros	997	1,016	1,038	1,062	1,085	1,108
Fee operador	68	69	71	72	74	76
Costo Indirecto (b)	9,445	9,630	9,833	10,066	10,281	10,502
m2 Of. Operativas T1	1,631					
m2 equipaje de rezagado T2	130	130	130	130	130	130
m2 equipaje de rezagado T2 (2024)	130	130	130	130	130	130
Ratio de costos no imputables (c)	23.99%	23.99%	23.99%	23.99%	23.99%	23.99%
Costo no imputable (a+b)*c	3,326	3,392	3,463	3,545	3,621	3,699
Costos Operativos Total	17,194	17,532	17,900	18,324	18,716	19,118

Fuente: Propuesta de LAP.

d) Inversiones (CAPEX)

33. LAP estima el CAPEX total del servicio bajo dos categorías: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas.
34. Respecto a las **Inversiones Directas**, LAP menciona que calculó un ratio que refleja el valor en dólares de cada m² de las oficinas que se encuentran dentro del terminal aeroportuario, el cual corresponde a 1 812 USD/m².⁵ Así, una vez determinado este valor, se multiplicó por el número de metros cuadrados totales de las áreas específicas para almacenamiento de Equipaje Rezagado.
35. Adicionalmente a lo anterior, el Concesionario también menciona que se realizará una habilitación e implementación de mallas de acero con el fin de distribuir las áreas que usarán las diferentes aerolíneas. De esta manera, el valor de la instalación de mallas de acero se desprende de una cotización para un área total de 176,3 m², debido a que esta incluye los pasadizos y circulaciones entre las áreas de Equipaje de Rezagado; sin embargo, para el flujo de caja, LAP consideró las inversiones para el área efectiva, es decir, prorrateó el valor de la inversión únicamente para los 130 m², tal como se muestra en la siguiente tabla.

⁴ Cabe precisar que, de acuerdo con lo manifestado por LAP, dicha estimación asume que para el año 2024 se dispondrán de 14 días de operación y, para el año 2029, 351 días de operación, por lo cual LAP efectuó un prorrateo del costo anual estimado para 2024 y 2029 con base en el número de días operativos.

⁵ En el Anexo II del presente Informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por m² construido dentro del nuevo Terminal.

Tabla 7 LAP: Estimación de la inversión relacionada a la habilitación de Mallas de Acero

**Habilitación de Almacén de Equipaje Rezagado
(Cotización para 176.3 m2)**

	Cant	Und	P.U. (USD)	SUB TOTALES (USD)
Elaboración de ingeniería				2,721.8
Elaboración de planos e identificación de interferencias	6.0%	Glb	45,363.4	2,721.8
Construcción				45,363.4
Trabajos preliminares	1.00	Glb	2,000.00	2,000.0
Trazo y replanteo	1.00	Glb	1,500.00	1,500.0
Instalación de rejas				32,813.4
Suministro de postes h=2.5m	114.00	und	50.00	5,700.0
Instalación de postes	114.00	und	15.00	1,710.0
Suministro de rejas h=2.5m	153.96	m	155.00	23,863.8
Instalación de rejas	153.96	m	10.00	1,539.6
Instalación de puertas				5,250.0
Suministro e instalación	21.00	und	250.00	5,250.0
Modificación de acceso				3,800.0
Modificación de acceso existente	1.00	glb	1,800.00	1,800.0
Modificación de nuevo acceso	1.00	glb	2,000.00	2,000.0
Total costo directo				48,085.2
Gastos generales	20%			9,617.0
Utilidad	10%			4,808.5
Total costo de ejecución				62,510.8
TOTAL CAPEX DIRECTO (USD)				62,510.8
M2 DEL ÁREA DE EQUIPAJE DE REZAGADO				176.30
M2 EFECTIVOS DE EQUIPAJE DE REZAGADO				130.00
% DE ÁREA EFECTIVA				73.7%
INVERSIÓN TOTAL				46,094

Fuente: Propuesta de LAP.

36. Respecto a las **Inversiones Indirectas**, LAP indica que estas han sido estimadas en función a la aplicación de dos porcentajes de incidencia respecto a los conceptos de Project Management Office (PMO), Corporate & Others (USD) y Master Planning (USD). Los montos de dichas inversiones se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 8 LAP: CAPEX Total Indirecto

Capex Total Indirecto (USD)	246,737,596
Project Management Office (PMO) (USD)	151,705,455
Corporate & Others (USD)	93,956,133
Master Planning (USD)	1,076,008

Fuente: Propuesta de LAP.

37. En primer lugar, el Concesionario estimó el porcentaje de Incidencia CAPEX Directo, el cual fue calculado como la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros (USD 434 millones que corresponde a la inversión total considerada del Terminal de Pasajeros) sobre la inversión total directa, la cual también incluye al *Airside* (Lado Aire) y *Landside* (Lado Tierra). Esta proporción ascendió al 28,21% de la inversión total, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 9 LAP: Cálculo del porcentaje de incidencia del CAPEX Directo

Capex Directo (USD)	1,539,762,037
Airside	349,927,657
Landside	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
Monto de inversión Terminal (USD)	434,429,418
Inversión Oficinas del Terminal	434,429,418
Edificios Auxiliares	-
Incidencia Capex Directo (%)	28.21%

Fuente: Propuesta de LAP.

38. En segundo lugar, se estimó el porcentaje de incidencia de áreas, el cual fue calculado en función a la proporción de metros cuadrados del área total designada al almacenamiento de Equipaje Rezagado sobre los metros cuadrados del área total del Terminal. Esta proporción ascendió a 0,05%, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 10 LAP: Incidencia de Áreas

Áreas Equipaje de rezagado	130
Área Total Terminal	265,000
Incidencia de áreas (%)	0.05%

Fuente: Propuesta de LAP.

39. Finalmente, ambos porcentajes de incidencia son aplicados al monto total de CAPEX Directo, resultando el monto de inversiones indirectas para Equipaje Rezagado, el cual asciende a 34 151 USD, tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 11 LAP: Estimación de las Inversiones Indirectas

Incidencia Capex Directo (%)	28.21%
Incidencia de áreas (%)	0.05%
Capex Total Indirecto (USD)	246,737,596
Inversiones indirectas: Equipaje de rezagado	34,151

Fuente: Propuesta de LAP.

40. En virtud de todo lo anterior, el resumen de inversiones directas e indirectas se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 12 LAP: Resumen de las inversiones de Equipaje Rezagado

Año	2024	Total
Inversiones directas (USD)	281,667	281,667
Inversiones indirectas (USD)	34,151	34,151
Inversiones totales: Equipaje de rezagado (USD)	315,818	315,818

Fuente: Propuesta de LAP.

e) Pagos al Estado y Régimen Tributario

41. Respecto a los Pagos al Estado, estos se componen de la Retribución al Estado y el Aporte por Regulación. En el caso de la Retribución al Estado, LAP considera un porcentaje de 46,511% sobre los Ingresos Brutos, en tanto que, en el caso del Aporte por Regulación, LAP aplica un porcentaje de 1,0% sobre los Ingresos Brutos. Cabe indicar que ambos porcentajes son incorporados en el flujo de caja elaborado por LAP.
42. En relación con el Régimen Tributario, en el caso del Impuesto General a las Ventas (IGV), en el modelo Excel se observa que LAP considera como base aplicable para el IGV al 100% de los Costos Directos, al 75% de los Costos Indirectos y No Imputables (señala que ello excluye los conceptos vinculados al personal y otros conceptos no gravados con IGV) y al 100% de Inversiones efectuadas (Inversiones Directas e Indirectas). En la siguiente tabla, se presentan las estimaciones realizadas por LAP.

Tabla 13 LAP: Estimación del Pago del IGV, 2024-2029

PAGO DE IGV	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Crédito Fiscal Inicial	USD	-	-55,912	-31,501	-7,145	-	-
Net IGV	USD	-55,912	24,410	24,356	24,294	24,237	23,250
IGV Ingresos	18.0% USD	1,032	26,980	26,980	26,980	26,980	25,945
IGV Egresos - OPEX	USD	-96	-2,570	-2,624	-2,686	-2,743	-2,695
IGV Egresos - CAPEX	USD	-56,847	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	USD	-55,912	-31,501	-7,145	-	-	-
Pago IGV	USD	-	-	-	17,149	24,237	23,250

Fuente: Propuesta de LAP.

43. Finalmente, en el caso del Impuesto a la Renta (IR), LAP considera una tasa de impuesto efectiva de 25,9%, la cual incluye el concepto de Participación de los Trabajadores, y es aplicada sobre las proyecciones anuales de Utilidad Neta para el periodo 2024-2029. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones realizadas por LAP.

Tabla 14 LAP: Estimación del Pago por IR, 2024-2029

	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ingresos Brutos	USD	5,733	149,888	149,888	149,888	149,888	144,139
Gastos Operativos + Retribución	USD	-3,382	-88,745	-89,113	-89,538	-89,929	-86,867
Depreciación y Amortización	USD	-1,628	-19,535	-19,535	-19,535	-19,535	-18,786
Utilidad Neta	USD	724	41,608	41,240	40,815	40,424	38,486
Pago de IR	25.9% USD	-187	-10,776	-10,681	-10,571	-10,470	-9,968

Fuente: Propuesta de LAP.

f) Costo de capital

44. LAP considera un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC por sus siglas en inglés) de 10,07%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos
- Tasa libre de riesgo: 4,86%, calculado como el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
 - Prima por riesgo de mercado: 6,80%, calculado como el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 correspondientes al período 1928-2023, menos la Tasa libre de riesgo.
 - Prima por riesgo país: 1,96%, calculado como el promedio del *Emerging Market Bond Index* (EMBI+) Perú para el periodo enero de 2022 – diciembre de 2023.
 - Estructura deuda-patrimonio: Ratio objetivo de 56,39/43,61. Al respecto, LAP señala que dicho ratio objetivo se basa en el promedio obtenido del ratio Deuda Financiera/Patrimonio Total estimado para el período 2025-2030, tal como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 15 LAP: Proyección de deuda y patrimonio de LAP, 2025-2030

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Promedio 2025-2030
Deuda Financiera (D)	1,240	1,250	1,235	1,250	1,210	1,169	
Patrimonio Total (E)	1,064	1,063	1,029	895	839	823	
D/(D+E)	54%	54%	55%	58%	59%	59%	56.39%

Fuente: Propuesta de LAP.

- Beta: 0,69, calculado como el promedio aritmético de los betas desapalancados de una muestra de ocho (8) empresas aeroportuarias⁶. Para cada empresa, se obtuvo la beta apalancada en un horizonte de evaluación de cinco años (entre el 1 de enero del año 2019 y el 31 de diciembre del año 2023), con periodicidad semanal, y tomando como índice de referencia a la bolsa local representativa del país y la moneda local.

⁶ Al respecto, las empresas consideradas en la muestra fueron: Auckland Internacional (Nueva Zelanda), Flughafen Wien AG (Austria), Grupo Aeroportuario del Pacífico (México), Københavns Lufthavn (Dinamarca), Grupo aeroportuario del Sureste (México), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (México), Malta International Airport (Malta) y Aeroporto di Bologna (Italia).

- Costo de deuda: 7,38%, estimado como el costo de deuda (*all in cost*) del flujo de caja de la deuda que LAP tiene programado para el periodo 2020-2028. Cabe señalar que dicha deuda comprende un préstamo “Punto” y un préstamo “Mini perm”.
- Tasa de impuestos: 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

g) Flujo de caja económico

45. LAP considera un flujo de caja expresado en dólares, con un periodo de evaluación que va hasta el 2029, teniendo como año base al 2024, tal como se aprecia en la siguiente tabla.⁷

Tabla 16 LAP: Flujo de Caja del Servicio de Sistema de Arrendamiento de almacenes para Equipaje Rezagado, 2024-2029

Año	und.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Inicio: 18 dic 2024</i>							
<i>Fin: 17 dic 2029</i>							
Días del año	días	366	365	365	365	366	365
Días de operación	días	14	365	365	365	366	351
Áreas demandadas anual, m ²	m ²	1 560	1 560	1 560	1 560	1 560	1 560
Cargo de acceso mensual, USD	96,08						
Ingresos Brutos	USD	5 733	149 888	149 888	149 888	149 888	144 139
Ingresos Brutos total	USD	5 733	149 888	149 888	149 888	149 888	144 139
Retribución al Estado	46,51% USD	-2 667	-69 714	-69 714	-69 714	-69 714	-67 041
Aporte por Regulación	1,00% USD	-57	-1 499	-1 499	-1 499	-1 499	-1 441
Ingresos Netos	USD	3 009	78 675	78 675	78 675	78 675	75 657
Costo Directo	USD	-169	-4 510	-4 605	-4 714	-4 814	-4 729
Limpieza	USD	-128	-3 424	-3 496	-3 579	-3 655	-3 591
Seguros	USD	-38	-1 016	-1 038	-1 062	-1 085	-1 066
Fee Operador	USD	-3	-69	-71	-72	-74	-73
Costo Indirecto	USD	-361	-9 630	-9 833	-10 066	-10 281	-10 099
Costo No Imputable	USD	-127	-3 392	-3 463	-3 545	-3 621	-3 557
Total Costos de Operación	USD	-658	-17 532	-17 900	-18 324	-18 716	-18 385
Net IGV	USD	-55 912	24 410	24 356	24 294	24 237	23 250
Pago de IGV	USD	-	-	-	-17 149	-24 237	-23 250
Pago de IR	USD	-187	-10 776	-10 681	-10 571	-10 470	-9 968
Flujo de Caja Operativo	USD	-53 747	74 777	74 450	56 924	49 489	47 304
Inversión realizada	USD	-315 818	-	-	-	-	-
Plan de Inversiones	USD	-	-	-	-	-	-
Recuperación de la Inversión	USD	-	-	-	-	-	217 264
Flujo de Caja Económico	USD	(369 565)	74 777	74 450	56 924	49 489	264 568
WACC	10,07%						
VAN	-0,00						

Fuente: Propuesta de LAP.

h) Propuesta de Cargo de Acceso

46. De acuerdo con la información contenida en el Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0050, el Concesionario señala que el Cargo de Acceso de equilibrio propuesto asciende a USD 96,08 por m² (sin IGV), precisando que su vigencia será hasta el mes de diciembre del año 2029.
47. No obstante, cabe remarcar que, durante la etapa de negociación con los Usuarios Intermedios, LAP propuso un Cargo de Acceso ascendente a USD 60,85 por m² (sin IGV), según consta en el archivo Excel® “Cuadro resumen con los acuerdos y no acuerdos (ER)-VF” del Anexo 3, remitido por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0575, de fecha 02 de diciembre de 2024.

⁷ Cabe indicar que, de acuerdo con lo expresado por LAP anteriormente, para el año 2024 se asume el inicio de operaciones del nuevo Terminal el 18 de diciembre y, por tanto, únicamente 14 días de operación para dicho año, en tanto que, para el año 2029, se asume 351 días de operación para completar los 5 años de vigencia del cargo.

III.3. SUSTENTO DE LOS SOLICITANTES

48. De acuerdo con las solicitudes de emisión de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios, estos proponen que el Cargo de Acceso se fije en USD 9,82 por m² (sin IGV), sustentado en el documento “Propuesta de Cargos de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado)”, de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), cuyo contenido hacen suyo (en adelante, la Propuesta de los Usuarios Intermedios).
49. A continuación, se resumen las principales consideraciones para el cálculo del cargo de acceso propuesto por los Usuarios Intermedios.

a) Horizonte de evaluación

50. Los Usuarios Intermedios emplean un horizonte de cinco años, sobre la base de lo acordado con LAP durante el proceso de negociación. En esa línea, los Usuarios Intermedios señalan que el flujo de caja descontado inicia en el año 2024 (considerándolo como año 0) y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio iría desde el 30 de enero de 2025 y hasta el 30 de enero de 2030.

b) Demanda e ingresos del servicio

51. Respecto a la demanda del servicio, la Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que el servicio dispondrá de nueve contenedores de 40 pies donde se almacenará el equipaje rezagado. En ese sentido, el área total disponible para el almacenamiento de Equipaje Rezagado será de 255 m² mensuales⁸ y asume un porcentaje de uso del 100%. En la siguiente tabla se muestran las proyecciones:

Tabla 17 Usuarios Intermedios: Proyecciones de Área Disponible para el Servicio de alquiler de almacenes de Equipaje Rezagado, 2025-2030

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Área Disponible	255	255	255	255	255	255
% Uso	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Demanda Anual	2,805	3,060	3,060	3,060	3,060	255

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

c) Costos de operación y mantenimiento (OPEX)

52. Respecto a la metodología empleada para la determinación del OPEX, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que se seguirá la de Costos Distribuidos, de acuerdo a la formulación de los cargos que se utilizó en los Mandatos de Acceso emitidos en los años 2007, 2012, 2015 y 2019. No obstante, los Usuarios Intermedios sugieren que el Ositrán realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías, ya que la experiencia internacional en regulación económica muestra que lo usual es que las agencias regulatorias revisen sus metodologías con el objetivo de que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que dicha situación ya estaría sucediendo en el caso de LAP y que, por esa razón, es importante que el regulador evalúe un cambio de la metodología.
53. Según el Concesionario, la estructura de costos de su propuesta corresponde a la misma que ya ha ido utilizada por el Ositrán en anteriores revisiones del cargo. De esta manera, la Propuesta de los Usuarios Intermedios indica que la estructura de costos está conformada por Costos Directos e Indirectos. Cabe indicar que, para la estimación de los

⁸ De acuerdo con la Propuesta de Usuarios Intermedios, un contenedor de 40 pies tiene 12,19 metros de largo, 2,44 metros de ancho y 2,59 metros de alto, lo que resulta un área base de 29,74 metros cuadrados. En tal sentido, este valor al multiplicarlo por los 9 contenedores que estarán disponibles resulta un área ofertada de 255 metros cuadrados.

costos, se utilizó información hasta el año 2022 provista por este Regulador a solicitud de AETAI.

54. Respecto a los Costos Directos, se han considerado dos componentes: mantenimiento y seguros. Para el primero de los costos, de acuerdo con la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el Concesionario ha propuesto la cotización de un proveedor por limpieza, el cual consiste en el lavado de pisos, de servicios higiénicos y la recolección de residuos o barrido por S/ 361 500 anuales por un total de 3 912,12 m². Sin embargo, la Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que el valor de este costo se prorratea con base a los 255 m² de área que ocupan los nueve contenedores. En la siguiente tabla, se muestran las referidas estimaciones.

Tabla 18 Usuarios Intermedios: Costo de Limpieza (USD), 2022

Partida de gasto	2022
Gasto de limpieza mensual (S/)	30,125
Gasto de limpieza anual (S/)	361,500
Ratio m2	6.52%
Áreas oficinas operativas + administrativas T1 (m2)	3,912.12
Áreas de contenedores de 40 pies T2 (m2)	255.00
Gasto de limpieza anual - Oficinas operativas (S/)	23,563
TC 2022 referencial	3.80
Gasto de limpieza anual - Equipaje rezagado (USD)	6,201

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

55. Asimismo, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que, en la última revisión del cargo de acceso de Equipaje Rezagado, aprobada mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) enfatizó la obligación de LAP de realizar el mantenimiento a los contenedores sujetos a la corrosión y acumulación de polvo, así como la periodicidad de su ejecución (esto es, cada cuatro años).⁹ De este modo, en la referida resolución, se establece un costo de mantenimiento de USD 11 373 para ocho contenedores a precios del 2020, por lo que, este valor se prorrató para nueve contenedores, cuyo valor sería de USD 16 825,76 a precios del 2027 y de USD 19 933,91 a precios del 2030 para el segundo mantenimiento.
56. En relación al costo del seguro, en la última revisión del cargo de acceso de Equipaje Rezagado, LAP estimó que el ratio de seguro ascendía a 0,134%. Sin embargo, considerando la información del Concesionario durante el 2020-2022, se estimó la proporción de la póliza de seguro multirriesgo adquirido por LAP y la inversión acumulada total, la cual ascendió a 0,299%, tal como se observa en la siguiente tabla.

⁹ "(...) la ejecución del mantenimiento de los contenedores de equipaje rezagado es una obligación contenida en el numeral 5.15 del Contrato de Concesión, por tratarse de un bien de la Concesión. Sin embargo, a fin de cumplir con el requisito técnico mínimo 2.2 del Anexo 14 del Contrato de Concesión y considerando que los contenedores se encuentran a la intemperie propensos a la corrosión y acumulación de polvo, se considera que el mantenimiento de los contenedores debe realizarse en un periodo menor a 4 años. (...)".

Tabla 19 Usuarios Intermedios: Determinación del Ratio del Seguro, 2001-2023

Año	Inversión Ejecutada por LAP (en USD)	Inversion Acumulada (en USD)	Prima de Seguro pagado por LAP (en USD)	% Seguros
2001	10,908,000			
2002	11,313,000			
2003	58,357,000			
2004	72,771,000			
2005	17,896,257			
2006	24,862,229			
2007	17,512,500			
2008	43,823,856			
2009	8,727,385			
2010	6,326,270			
2011	18,525,442			
2012	14,443,972			
2013	18,852,831			
2014	13,252,067			
2015	16,538,627			
2016	22,081,103			
2017	23,047,350			
2018	55,308,073			
2019	105,823,037			
2020	114,615,430	674,985,429	1,756,780	0.260%
2021	227,855,529	902,840,958	1,708,670	0.189%
2022	330,842,345	1,233,683,303	1,975,321	0.160%
2023	545,694,795	1,779,378,098	5,458,000	0.307%
Promedio				0.229%

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

57. Respecto a los Costos Indirectos, en la Propuesta de Usuarios Intermedios se indica que, siguiendo el criterio empleado por el Regulador en la formulación de cargos en los Mandatos de Acceso, estos se estimaron considerando el ratio de la suma de costos indirectos y no imputables de los servicios no regulados dividido entre la suma de gastos directos, el pago de la Retribución al Estado y la tasa regulatoria de dichos servicios, con base a la información que LAP ha consignado en sus Estados Financieros Regulatorios del año 2022 aprobado por Ositrán. Este ratio asciende a 12,94% y su estimación se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20 Usuarios Intermedios: Proyección del OPEX del servicio, 2022 (USD)

Estructura de Costos de Servicios No	2022
Gastos	0
Directos	-661
Indirectos	-1,412
No imputables	-700
Gastos de Personal	-2,773
Directos	-13
Indirectos	-25
No imputables	-157
Depreciación	-195
Directos	-163
Indirectos	-638
No imputables	-248
Amortización de Intangibles	-1,049
Directos	-1,585
Indirectos	-434
No imputables	-609
Servicios prestados por terceros	-2,628
Directos	-367
Indirectos	-36
No imputables	-11
Outsourcing	-414
Directos	-69
Indirectos	-214
No imputables	-215
Mantenimiento de Activos	-498
Directos	-663
Indirectos	-247
No imputables	-145
Otros Costos	-1,055
Tasa Regulatoria de Servicios No Regulados	
Retribución al Estado Peruano	-27,151
Retribución a Corpac	
Tasa Regulatoria	-593
Ratio	12.94%

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

58. En virtud de lo anterior, la Propuesta de los Usuarios Intermedios señala que, para el cálculo de los Costos Indirectos, se multiplica el ratio estimado (12,94%) por los costos operativos directos más la Retribución al Estado y la tasa regulatoria en cada año.
59. Finalmente, considerando las proyecciones de inflación de los Estados Unidos publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI), en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de costos para el periodo 2025-2030.

Tabla 21 Usuarios Intermedios: Proyecciones de OPEX para el servicio de Equipaje Rezagado (USD), 2025-2030

OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
OPEX Directo	56	61	16,886	61	61	19,939
Seguros	55.6	60.7	60.7	60.7	60.7	5.1
Limpieza			16,826			19,934
OPEX Indirecto	1,700	1,855	4,032	1,855	1,855	2,734

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

d) Inversiones (CAPEX)

60. Los Usuarios Intermedios indican que las inversiones que consideró LAP en el Presupuesto que remitió a las aerolíneas presentan las siguientes inconsistencias:
 - a. Para este servicio en particular, para la inversión denominada “módulo de malla de acero”, LAP adiciona contingencias (10%), costos de “supervisión del PMO” (8%) y costo de supervisión de Ositrán (3,54%). Al respecto, los Usuarios Intermedios mencionan que solicitaron a LAP que sustentara estos costos; sin embargo, el Concesionario no presentó ninguna información, señalando que

únicamente ofrecerá el referido sustento al Regulador. Asimismo, los Usuarios Intermedios recalcan que reconocer estos costos a LAP implica alejar el precio del activo de los valores de mercado.

- b. Sin perjuicio de lo anterior, los Usuarios Intermedios precisan que el PMO no realiza actividades de “supervisión”, tal como señala LAP. A juicio de los Usuarios Intermedios, el PMO es un gestor del proyecto, tal como menciona Shenjun et. al (2014), quien sostiene que la Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) es una “*oficina que centraliza, organiza, coordina y administra múltiples proyectos dentro de una empresa*”. En otras palabras, la función del PMO es controlar, coordinar y hacer seguimiento de los proyectos vinculados con tecnología de información en el contexto de una empresa. A pesar de ello, en la actualidad, su función se ha expandido a otros proyectos que también son ejecutados por la organización, no limitándose a las áreas de informática. Cabe indicar que, para sustentar este punto, los Usuarios Intermedios también citaron a Monteiro et. al (2016), Abulumdi-Amay y Ortega (2021) y Crawford (2010).
- c. Con relación a los presupuestos remitidos por LAP para la adquisición de almacenes de 255 m² en total (nueve contenedores), los Usuarios Intermedios indican que LAP presupuestó alrededor de USD 272 960, sobre la base del valor por m², así como el módulo de las mallas de acero por USD 23 189, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 22 Usuarios Intermedios: Presupuesto remitido por LAP a las aerolíneas (USD)

Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CI	Contingencias 10%	PMO 8%	Supervisión 3.54%	Total
03					255,030	36,835	1,890	1,663	736	272,965
2111	Almacenes de Equipaje Rezagado	255	M2	926	236,130	36,835				272,965
2111	Módulo de Malla de Acero (7M2)	18	M2	150	18,900	-	1,890	1,663	736	23,189
	Totales				255,030	36,835	1,890	1,663	736	272,965

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Sin embargo, los Usuarios Intermedios señalan que los contenedores se adquieren por unidades y no por m². Por lo tanto, en lugar de dicho valor, su propuesta involucra la adquisición de nueve (9) contenedores por un valor de USD 2 500, tal como LAP consigna en su propuesta de cargo de acceso para el servicio de mantenimiento.

Adicionalmente, la Propuesta de los Usuarios Intermedios acepta la necesidad de contar con un módulo de malla de acero y, considerando 18 módulos con un área de siete m² (esto es, 126 metros cuadrados), cuyo precio de mercado asciende, en promedio, a USD 66, como se desprende del generador de precios de la construcción de CYPE Ingenieros S.A.¹⁰ (ver Tabla 22).

Tabla 23 Usuarios Intermedios: Presupuesto de Inversiones para el Servicio de Equipaje Rezagado (USD)

Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD
Almacenes de Equipaje Rezagado	9	Unit	2,500	22,606
Modulo de Malla de Acero	126	M2	66	8,289
Total				30,896

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

- d. En relación a la depreciación, la Propuesta de Usuarios Intermedios considera que la infraestructura cuenta con una vida útil de 30 años, en tanto aseguran que la infraestructura continuará operando, es decir, no se dará de baja luego de terminada la concesión. Según los Usuarios Intermedios, este criterio se justifica

¹⁰ Precio en Perú de m de Vallado de terreno, de malla de simple torsión. Generador de precios de la construcción. CYPE Ingenieros, S.A.

porque se aplica una depreciación económica, es decir, lo importante es que el activo continúe siendo utilizado y no que se encuentre supeditado a la vigencia de la concesión de LAP. Esto, de acuerdo con los Usuarios Intermedios, significa una diferencia de la propuesta de LAP, la cual incluye un periodo de vida útil que termina cuando finaliza la concesión, lo que sería incorrecto porque el servicio aeroportuario es continuo, independientemente de quien lo brinda.

En virtud de lo mencionado, los Usuarios Intermedios resaltan que la determinación de cargos involucra un modelo económico financiero que replica lo que sucede cuando los costos marginales y medios se igualan al monto de los cargos. En otras palabras, el valor económico del uso de los activos que se dedican al servicio de Equipaje Rezagado.

En la siguiente tabla, se muestran las proyecciones de depreciación del CAPEX del Servicio de Equipaje Rezagado.

Tabla 24 Usuarios Intermedios: Proyecciones de Depreciación del CAPEX del Servicio de Equipaje Rezagado (USD), 2024-2041

Descripción	Vida Útil Tributaria	Inversión	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Infraestructura	30.0	26,479	0	883	883	883	883	883	74	883	883	883	883	883	883	883	883	883	883	74
	30.0	26,479	0	883	883	883	883	883	74	883	883	883	883	883	883	883	883	883	883	74
		26,479	0	883	883	883	883	883	74	883	883	883	883	883	883	883	883	883	883	74
Proyección de CAPEX, en USD																				
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Inversión Anual			26,479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inversión Acumulada			26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479	26,479
Depreciación Anual			0	883	883	883	883	883	883	74	883	883	883	883	883	883	883	883	883	74
Depreciación Acumulada			0	883	1,765	2,648	3,531	4,413	4,487	5,369	6,252	7,135	8,017	8,900	9,783	10,665	11,548	12,431	13,313	13,387
CAPEX NETO			26,479	25,597	24,714	23,831	22,949	22,066	21,992	21,110	20,227	19,345	18,462	17,579	16,697	15,814	14,931	14,049	13,166	13,093

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

e) Costo de capital

61. Los Usuarios Intermedios consideran un WACC de 8,07%. Al respecto, para su estimación se consideraron los siguientes supuestos

- Tasa libre de riesgo: 4,86%, calculado como el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
- Prima por riesgo de mercado: 6,80%, calculado como la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 correspondientes al período 1928-2023 y el promedio aritmético de los rendimientos de los Bonos del Tesoro estadounidense a 10 años correspondientes al período 1928-2023.
- Prima por riesgo país: 1,83%, calculado como el promedio del *Emerging Market Bond Index* (EMBI+) Perú para el periodo agosto de 2022 – julio de 2024.
- Beta: 0,488, calculado como el promedio aritmético de los betas desapalancados de una muestra de ocho (8) empresas aeroportuarias¹¹. Para cada empresa, se obtuvo la beta ajustada apalancada, la estructura deuda-capital y la tasa impositiva para el periodo comprendido entre el 11 de abril del año 2019 y el 11 de abril del año 2024, con periodicidad semanal, y tomando como índice de referencia al índice S&P 500. Cabe indicar que, en el caso de la estructura deuda-capital, se emplea el ratio Deuda neta de Efectivo y Equivalentes sobre Capital¹².

¹¹ Al respecto, las empresas consideradas en la muestra fueron: Auckland Internacional (Nueva Zelanda), Flughafen Wien AG (Austria), Grupo Aeroportuario del Pacífico (México), Københavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo aeroportuario del Sureste (México), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (México), Malta International Airport (Malta) y Aeroporto di Bologna (Italia).

¹² Sobre el particular, con base en documentos citados, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:
i) "Cost of debt estimation methodology" (2014) de Queensland Competition Authority: La metodología de "benchmarking" para proyectar el costo de la deuda es preferida a utilizar el costo actual de la deuda de la

- Estructura deuda-patrimonio: Ratio objetivo de 75/25. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que dicho ratio objetivo fue obtenido a partir de los Estados Financieros Auditados 2022 de LAP.
- Costo de deuda: 6,69%, el cual fue estimado por los Usuarios Intermedios como la suma de la tasa libre de riesgo (4,86%) y la prima de riesgo país (1,83%). Al respecto, los Usuarios Intermedios manifiestan que su propuesta de cálculo responde al hecho de que la metodología de tasa interna de retorno (TIR) empleada por el Ositrán, si bien reconoce el 100% de los costos en los que incurre LAP, no garantiza la utilización de costos eficientes. Ante ello, los Usuarios Intermedios alegan que, en la literatura consultada, se recomienda aproximar el costo de la deuda como la tasa libre de riesgo más un “spread” como, por ejemplo, el riesgo específico del país.
- Tasa de impuestos: 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

f) Flujo de caja económico

62. Los Usuarios Intermedios considera un flujo de caja expresado en dólares, con un periodo de evaluación que va hasta el 2030, teniendo como año base al 2024, tal como se aprecia en la siguiente tabla.¹³

empresa debido a que los consumidores están protegidos en caso de que la empresa sea ineficiente al decidir su esquema de financiamiento, las empresas retienen los beneficios de adoptar acuerdos de financiamiento más eficientes, se simplifica el trabajo del regulador al no tener que examinar y comprender a profundidad los acuerdos de financiamiento, y se refleja el “principio de neutralidad competitiva” (las empresas deben competir en sus méritos y no beneficiarse de ventajas indebidas entregadas por el Estado).

- ii) “Practitioner’s guide to cost of capital & WACC calculation. EY Switzerland valuation best practice titulado “(agosto 2022)”: El costo de la deuda debe ser calculada como la suma de la tasa libre de riesgo más un “spread”.
- iii) Estache, Rodríguez et.al. “Introducción a la Creación de Modelos Económicos Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios de Infraestructura del Transporte”. March 2004: Cuando las grandes empresas de Servicios Públicos tienen buena graduación del crédito, el costo de la deuda puede ser aproximado por el rendimiento de los bonos públicos del país, o lo que es lo mismo que el costo de la deuda es igual a la tasa libre de riesgo más el riesgo específico del país. De esta forma, como lo señala este documento del Banco Mundial, una buena aproximación al costo de la deuda es el rendimiento de los bonos soberanos.

¹³ Cabe indicar que, de acuerdo con lo expresado por los Usuarios Intermedios anteriormente, para el año 2025 asumen el inicio de cobro del cargo de acceso el 30 de enero y, por tanto, consideran 11 meses de operación para dicho año, mientras que, para el año 2030, asumen que el fin del periodo de vigencia del cargo es el 30 de enero, considerando la operación del servicio en dicho año por 1 mes.

Tabla 25 Usuarios Intermedios: Flujo de Caja del Servicio de Arrendamiento de almacenes para Equipaje Rezagado, 2024-2030

	Cargo Acceso (M2)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INGRESOS BRUTOS	9.82	0	27,541	30,045	30,045	30,045	30,045	2,504
RETRIBUCIÓN AL ESTADO	46.511%	0	12,810	13,974	13,974	13,974	13,974	1,165
TASA REGULATORIA	1.00%	0	275	300	300	300	300	25
OPEX DIRECTO	0	56	61	16,886	61	61	61	19,939
OPEX INDIRECTO	0	1,700	1,855	4,032	1,855	1,855	1,855	2,734
Net IGV		-4,766	4,718	5,147	1,824	5,147	5,147	-3,507
Pago de IGV		0	0	-5,098	-1,824	-5,147	-5,147	0
Pago de IR		0	3,061	3,360	0	3,360	3,360	0
FLUJO CAJA OPERATIVO		-4,766	14,357	10,543	-5,149	10,495	10,495	-24,866
Plan de Inversiones		26,479						
Valor residual								21,992
DCF		-31,245	14,357	10,543	-5,149	10,495	10,495	-2,874
WACC	8.07%							
VAN	-0							
PAGO DE IGV	18%	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial		0	-4,766	-48	0	0	0	0
Net IGV		-4,766	4,718	5,147	1,824	5,147	5,147	-3,507
IGV Ingresos		0	4,957	5,408	5,408	5,408	5,408	451
IGV Egresos - OPEX		0	-240	-261	-3,584	-261	-261	-3,958
IGV Egresos - CAPEX		-4,766						
Crédito Fiscal Final		-4,766	-48	0	0	0	0	-3,507
Pago IGV		0	0	5,098	1,824	5,147	5,147	0
Pérdidas y Ganancias	25.90%	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos		0	27,541	30,045	30,045	30,045	30,045	2,504
Gastos Operativos		0	14,841	16,190	35,193	16,190	16,190	23,863
Depreciación y Amortización		0	883	883	883	883	883	74
Utilidad Neta		0	11,817	12,972	-6,031	12,972	12,972	-21,432
Pago de IR		0	3,061	3,360	0	3,360	3,360	0

Fuente: Propuesta de los Usuarios Intermedios.

g) Propuesta de Cargo de Acceso

63. De acuerdo con lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el Cargo de Acceso propuesto para el servicio es de USD 9,82 por metro cuadrado, cuyo periodo de vigencia iría desde el 30 de enero de 2025 y hasta el 30 de enero de 2030.

IV. PROPUESTA DEL OSITRÁN

IV.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

64. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso¹⁴.
65. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:

- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.

¹⁴ REMA.-

"Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.

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

El Contrato de Acceso especificará el pago de un Cargo de Acceso, el cual adoptará la forma o modalidad que corresponda según el tipo contractual que haya adoptado el Contrato de Acceso, sea éste un precio, una renta, una tarifa, o cualquier otra modalidad, o combinación de modalidades. Dicho cargo no deberá constituir una barrera al Acceso.

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

- b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
66. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe *“permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”*. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
67. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

IV.2. FORMULACIÓN DEL CARGO DE ACCESO

68. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos¹⁵ mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años¹⁶.
69. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la

¹⁵ De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en *“La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)”*.

¹⁶ Tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se emplea la metodología de costos completamente distribuidos. Sin embargo, los Usuarios Intermedios proponen que, para futuras revisiones, se realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías cada cierto tiempo con la finalidad de evitar que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios.

En este contexto, es importante señalar que la metodología aplicada por Ositrán tiene como objetivo garantizar que, mediante el cobro del Cargo de Acceso, la Entidad Prestadora pueda cubrir los costos económicos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para ofrecer un servicio adecuado. Por otro lado, la preocupación planteada por los Usuarios Intermedios parece estar relacionada principalmente con la asignación y el tratamiento de los costos por parte de la empresa regulada. Este aspecto se vincula más con la contabilidad de costos de la empresa que con la metodología empleada por el Regulador para determinar el Cargo de Acceso. Por lo tanto, no se considera que un cambio en la metodología resuelva necesariamente la problemática señalada, toda vez que existen otros mecanismos a través de los cuales se pueden mitigar las conductas mencionadas por los Usuarios Intermedios.

prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

70. Cabe mencionar que, en el procedimiento más reciente de Mandato de Acceso del presente Servicio Esencial, el referido servicio se brindaba en contenedores. No obstante, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de LAP, el servicio ya no se brindará en contenedores, sino que en el nuevo Terminal del AIJC se contará con un espacio similar al de una Oficina Operativa para que las aerolíneas custodien el equipaje rezagado. Sobre ello, el Concesionario habilitará dicho espacio con mallas de acero de fácil torción para la separación de espacios que serán alquilados a las aerolíneas para el equipaje rezagado.
71. De otro lado, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el servicio de equipaje rezagado continuaría brindándose bajo las condiciones actuales (utilizando contenedores). No obstante, en la visita realizada por este Regulador el 22 de noviembre de 2024 al nuevo Terminal, se observó que el área en la que se brindará el servicio de equipaje rezagado se encuentra en el nuevo Terminal y posee características similares de infraestructura a las oficinas operativas, es decir, se desestima lo propuesto por los Usuarios Intermedios en tanto que, en el nuevo Terminal, el servicio ya no se brindará en contenedores sino en un espacio similar al de una oficina operativa.
72. En tal sentido, para la estimación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) se emplearán los mismos criterios utilizados para el cálculo de la demanda, costos operativos e inversiones utilizados para la estimación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas).

a) Horizonte de evaluación

73. Con relación a este punto, las partes señalan haber acordado, durante el proceso de negociación, un periodo de vigencia del Cargo de Acceso de cinco años. Sin embargo, en las propuestas presentadas, se observan diferentes criterios respecto a la definición del horizonte de evaluación. Así, en la Propuesta de LAP se contempla como fecha de inicio de operaciones el 18.12.2024, en cuyo caso su horizonte de evaluación abarca 14 días de operación en 2024 y, para efectos de completar un periodo de cinco años, asume 351 días para el año 2029. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el horizonte de evaluación inicia en el año 2024 como año 0 y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio abarcaría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030, con la finalidad de completar el periodo de cinco años.
74. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal¹⁷) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.
75. Cabe indicar que, con la finalidad de guardar consistencia con las fechas estimadas para el inicio y fin de la vigencia del Cargo de Acceso, los flujos de ingresos y egresos de los años 2025 y 2030 serán ajustados en función al número de días en los que estará vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(365-31-28-29)/365$, en tanto que, para el año

¹⁷ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (último acceso: 20.01.2025).

2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(31+28+29)/365$.

b) Demanda del Servicio

b.1) Unidad de cobro

76. En la presente Propuesta se considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) será cobrado en USD por m², ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2) Demanda

77. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el área destinada para equipaje rezagado en el nuevo Terminal del AIJC abarcará 130 m².
78. Considerando dicha información, es importante mencionar que tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios señalan en sus propuestas que se espera una tasa de ocupación del 100% de las áreas destinadas para equipaje rezagado. Con ello, para obtener la demanda anual de áreas de equipaje rezagado se multiplica el total de áreas por la tasa de ocupación antes mencionada, por el número de meses de alquiler de cada año y finalmente por el ratio de días de operación que se tendrá cada año de acuerdo con el horizonte de evaluación señalado en el literal a) de la presente sección, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 26 Proyección de demanda de equipaje rezagado 2025-2030 (m²)

Demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas Equipaje Rezagado	130	130	130	130	130	130
Tasa de Ocupación de Áreas	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Meses	12	12	12	12	12	12
Ratio de Operación anual	76%	100%	100%	100%	100%	24%
Demanda Anual	1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

79. Como se indicó previamente, para la presente Propuesta se considerarán los criterios utilizados para la estimación del Cargo de Acceso del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, toda vez que el área de equipaje rezago posee características similares al de una oficina operativa. Así, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.
80. En procedimientos anteriores relacionados a este servicio de oficinas operativas, las proyecciones del OPEX incluidas en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, con excepción del procedimiento del año 2022.
81. En efecto, en dicho procedimiento se señaló que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo.

82. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022, por el cual se construyó el escenario base para proyectar el costo operativo con información correspondiente al periodo 2016-2021, corresponde que, en el presente procedimiento, se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023 (dado que a la fecha del presente informe solo se dispone de información de la Contabilidad Regulatoria de LAP hasta el año 2023), en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
83. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programada para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio de oficinas operativas en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
84. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2018-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el año 2022.
85. Cabe señalar que la Propuesta de los Usuarios Intermedios basan sus estimaciones de costos en el supuesto de que el servicio de equipaje rezagado se brindará en contenedores. No obstante, como se indicó previamente para la estimación del Cargo de Acceso del servicio de equipaje rezagado se utilizarán los criterios en cuanto a la asignación y estructura de costos utilizados para la estimación del Cargo de Acceso de Oficinas Operativas. En tal sentido, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
86. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, e
 - “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.¹⁸

c.1 Costos Directos

87. Los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas¹⁹:

¹⁸ Cabe señalar que en la Propuesta de LAP solo se menciona la exclusión del concepto de “Participación de Trabajadores”, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, no se hace mención explícita de alguna exclusión de conceptos. No obstante, como se indicó, la exclusión efectuada se debe a que algunos de dichos conceptos o bien ya son reconocidos mediante otros mecanismos, o bien no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe.

¹⁹ Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

- Limpieza,
- Seguros, y
- Fee del operador.

88. Al respecto, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, en los casos que corresponda, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la proyección de inflación de los Estados Unidos de América publicada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: October 2024*²⁰, la cuales se detalla en la siguiente tabla²¹.

Tabla 27 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Consumer Price Index (CPI)	313,69	319,62	326,18	333,04	340,11	347,40	
Var. % anual		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%

Nota: La información del año 2024 corresponde al promedio mensual del CPI publicado por el U.S. Bureau of Labor Statistics. Para el resto de año, corresponde a las proyecciones del FMI. Asimismo, para el año 2030 se asume la misma tasa de variación del año 2029.

Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics (BLS), Fondo Monetario Internacional (FMI).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(i) Limpieza

89. Respecto a los Costos Directos asociados a la limpieza, se propone que la estimación de este concepto se estime a partir de la cotización del costo de servicio de limpieza emitido por la empresa SSAYS (empresa encargada de dicho servicio) para el año 2022 para las oficinas operativas y administrativas del actual Terminal. Cabe señalar que dicha cotización es utilizada por LAP y los Usuarios Intermedios en sus respectivas propuestas, siendo que la misma asciende a S/ 30 125.
90. Sobre ello, en la medida que dicha cotización corresponde al año 2022, a efectos de obtener el gasto de limpieza en el año cero del flujo de caja de la presente propuesta, se ajusta dicha cotización por la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana de los años 2023 y 2024, tal como se aprecia a continuación:

Tabla 28 Costo de Limpieza Oficinas Operativas en el actual Terminal 2024

Limpieza	2022	2023	2024
Gasto en limpieza mensual (S/)	30 125		31 712
Inflación Lima Metropolitana		3,24%	1,97%
Gasto en limpieza anual (S/)			380 541
Factor de distribución Oficinas Operativas			41,70%
Áreas oficinas operativas y administrativas T. Actual (m2)			3 912
Áreas oficinas operativas T. actual			1 631
Gasto limpieza oficinas operativas			158 685
Tipo de Cambio promedio			3,75
Gasto limpieza oficinas operativas (USD)			42 273

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. La referida cotización permite realizar la limpieza de las oficinas operativas y administrativas del actual Terminal, cuya superficie total es de 3 912 m². De dicha área, el 41,70% (1 631 m²) corresponde a las áreas de oficinas operativas del Terminal actual. Con ello, se tiene que el gasto en limpieza anual en las oficinas operativas del actual Terminal

²⁰ Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/October/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2022&ey=2029&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (último acceso: 20.01.2025).

²¹ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso remitidas; no obstante, la información considerada en la presente Propuesta corresponde a las proyecciones más recientes que se encuentran disponibles a la fecha de elaboración del presente informe.

asciende a S/ 158 685. A efectos de convertir dicho costo en dólares, de manera consistente con la unidad monetaria utilizada para el resto de las variables del flujo de caja, se utiliza el tipo de cambio promedio venta del año 2024 publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, el cual es de 3,75 soles por dólar. Con ello, el gasto por limpieza de las oficinas operativas del Terminal actual para el año cero del flujo de caja de la presente propuesta asciende a USD 42 273.

92. Cabe señalar que en la Propuesta de LAP se estima el costo de limpieza del año cero como el costo de limpieza obtenido para el año 2022, es decir, esta propuesta no reconoce la variación de precios registrada entre el año de la referida cotización y el año cero del flujo de caja (2024). En el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, se considera la limpieza como parte del mantenimiento a los contenedores que se realizará en los años 2027 y 2030, siendo que el costo de limpieza que considera para dichos mantenimientos es el mismo gasto anual de limpieza cotizado en el año 2022, ajustándolo según las áreas de equipaje rezagado en contenedores y el tipo de cambio del año 2022, siendo que, de similar manera a la Propuesta de LAP, lo propuesto por los usuarios tampoco reconoce la variación de precios registrada entre el año de la cotización y el año cero del flujo de caja. Por tanto, con la finalidad de registrar en los costos la variación de precios registrada en los mencionados años, tal como se indicó previamente, se considera en la presente propuesta ajustar el costo de limpieza cotizado en el año 2022 por la variación del Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana.
93. Con dicha información, es posible proyectar los costos de limpieza de la oficina de equipaje rezagado del nuevo Terminal, considerando el área de dicha oficina durante el periodo 2025-2030 y las proyecciones de inflación de los Estados Unidos de América, tal como se aprecia a continuación.

Tabla 29 Costo de Limpieza Oficinas de Equipaje Rezagado, 2025-2030

Limpieza	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas Equipaje Rezagado (m2)	1 631	130	130	130	130	130	130
Var% CPI USA		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Gasto limpieza Equipaje Rezagado (USD)	42 273	3 432	3 503	3 577	3 652	3 731	3 811

Nota: En el año base se considera el área de las oficinas operativas del actual terminal y el costo de limpieza de dichas áreas actualizado a dicho año base.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(ii) Seguros y Fee del Operador

94. Con relación a los Costos Directos que corresponden a Seguros y Fee del operador, se propone que la estimación de sus respectivos valores base se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación de cada uno de dichos costos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos de América, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
95. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros y Fee del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Fee del operador también es estimado a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.
96. Adicionalmente, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre inversión acumulada

correspondiente al servicio, señalando que dicho porcentaje fue obtenido sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022; sin embargo, en la propuesta presentada no se brinda mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas para dicho cálculo que permitan su verificación, por lo que la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

97. Así, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Directos de Seguros y Fee del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 16 321. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

Tabla 30 Proyección de los costos de Seguros y Fee del operador, 2025-2030 (USD)

Seguros y Fee Operador	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Áreas Equipaje Rezagado (m2)			1631	130	130	130	130	130	130
Seguros	12 116	18 854	15 485	1 257	1 283	1 310	1 338	1 367	1 396
Fee Operador	858	815	836	68	69	71	72	74	75
Total (USD)	12 974	19 668	16 321	1 325	1 352	1 381	1 410	1 440	1 471

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de estos costos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de estos costos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.
99. Finalmente, a partir de los cálculos efectuados previamente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial correspondientes al periodo 2025-2030.

Tabla 31 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX - Equipaje Rezagado	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Operativos						
Limpieza	2 605	3 503	3 577	3 652	3 731	919
Seguros	954	1 283	1 310	1 338	1 367	337
Fee operador	52	69	71	72	74	18
Costo Directo Total	3 611	4 855	4 957	5 063	5 171	1 273

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.2 Costos Indirectos

100. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de los Costos Indirectos se efectuará, por un lado, la estimación de un valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
101. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones

señaladas anteriormente respecto a los conceptos de “Participación de Trabajadores”, “Consumo de Electricidad”, “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Suscripciones a Revistas y Diarios”, “Premios y obsequios” e “Impuesto General a las Ventas”.

102. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Indirectos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 99 062. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos y los metrajes asociados al área de equipaje rezagado, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 32 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

Costos Indirectos	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		1,89%	2,05%	2,10%	2,12%	2,14%	2,14%
Áreas Equipaje Rezagado (m2)	1631	130	130	130	130	130	130
Costos Indirectos	99 062	6 104	8 208	8 381	8 559	8 742	2 153

Nota:

- El área indicada para el año base corresponde al área total de oficinas operativas en el actual Terminal.
- Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

c.3) Costos No Imputables

104. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”.
105. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”, y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 28,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla²².

Tabla 33 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” promedio (USD)

Tipo de costo	2022	2023	Promedio 2022-2023
Costos Directos (CD)	30 440	40 806	35 623
Costos Indirectos (CI)	91 971	107 345	99 658
Costos No imputables (CNI)	36 613	41 784	39 198
Ratio: CNI/(CD+CI)	29,91%	28,20%	29,06%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²² Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios. Al respecto, el ratio considerado por LAP asciende a 25,2%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 49%; siendo que la diferencia entre dichos ratios y el calculado en la presente Propuesta se debe a la información empleada para su construcción así como el periodo empleado para el promedio.

106. Así, considerando los Costos Directos e Indirectos del servicio estimados previamente, se obtienen los Costos No Imputables estimados que se presentan en la siguiente tabla, correspondientes al periodo 2025-2030.

Tabla 34 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX -	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	3 611	4 855	4 957	5 063	5 171	1 273
Costo Indirecto	6 104	8 208	8 381	8 559	8 742	2 153
Ratio: CNI/(CD+CI)	29,06%	29,06%	29,06%	29,06%	29,06%	29,06%
Costo No Imputable	2 823	3 796	3 876	3 958	4 043	996

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

107. Sobre la base lo desarrollado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de costos de operación y mantenimiento por la prestación del servicio para el periodo 2025-2030.

Tabla 35 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX - Equipaje Rezagado	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	3 611	4 855	4 957	5 063	5 171	1 273
Costo Indirecto	6 104	8 208	8 381	8 559	8 742	2 153
Costo No Imputable	2 823	3 796	3 876	3 958	4 043	996
Costo No Imputable	12 537	16 859	17 214	17 580	17 956	4 422

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Base de capital e inversiones

108. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura²³. En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
109. En el caso de las inversiones realizadas, estas corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos), y por ende son considerados, netos de depreciación, en el año 0 del flujo de caja descontado. Por su parte, en el caso de las inversiones proyectadas, estas hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
110. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos²⁴, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo

²³ REMA.-

"Artículo 27.- Valorización de costos.

El criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación, debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluye un margen de utilidad razonable."

²⁴ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-

aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión²⁵. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.

111. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
112. Para la determinación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, es necesario señalar que, debido a que dicha Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, no se contaría con una base de activos de capital existente para el año 0 del flujo de caja descontado, toda vez que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.
113. Asimismo, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025²⁶, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del

GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

²⁵ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).

²⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (última revisión: 18.01.2025).

nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.

114. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
115. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
116. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se componen de dos tipos: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas; no obstante, en el caso de las Inversiones Directas, estas se dividen, a su vez, en tres grupos: Inversión asociada a oficinas del Terminal, Inversión transversal y Habilitación de áreas de equipaje rezagado.

(i) Inversiones Directas

117. Para estimar la inversión asociada a las oficinas del Terminal, en la Propuesta de LAP se estima un ratio de inversión por m² de la infraestructura atribuida al Terminal. Para tal efecto, LAP considera que esta inversión asciende a USD 675 966 008, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla 36 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

Inversión asociada a oficinas del Terminal	Inversiones
Procesador	285 232 634
Swing	162 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Inversión asociada a oficinas del Terminal	675 966 008

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Cabe señalar que en la Propuesta de LAP se señala que de dicho monto de inversión debe excluirse los siguientes conceptos en la medida que no se encuentran asociados con la prestación del servicio materia de análisis o que estos conceptos ya son retribuidos mediante otras tarifas o cargos de acceso:

“Equipos aeroportuarios

Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

MEP (Mechanical, electrical and plumbing)

Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.

Señalética

Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.

ICT (Information and communication technology)

Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión. (...)”

119. Considerando ello, las inversiones en infraestructura que se encuentran asociadas a las oficinas del Terminal ascienden a USD 434 429 418 según se aprecia a continuación.

Tabla 37 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

Inversión asociada a oficinas del Terminal	Inversiones	Exclusiones			Total inversiones
		MEP	ICT	Señalética	
Procesador	285 232 634	67 424 234	14 420 946		203 387 454
Swing	162 529 618	35 270 965	10 815 709		116 442 943
Doméstico	88 284 070	14 321 055	5 407 855		68 555 161
Internacional	64 701 331	13 249 618	5 407 855		46 043 859
Señalética	4 362 738			4 362 738	-
Equipos aeroportuarios	70 855 617				70 855 617
Inversión asociada a oficinas del Terminal	675 966 008				434 429 418

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. De esta manera, a efectos de obtener el ratio de inversión en infraestructura asociada al terminal por m² se considera que, de acuerdo con lo señalado en el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN²⁷, el Terminal de pasajeros posee un área de 264 807 m². Con ello, el ratio de inversión asociada a las oficinas del Terminal es de 1 641 USD por m².
121. Adicionalmente, como parte de las inversiones directas se incluyen a las inversiones transversales requeridas para el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, las cuales corresponden a los siguientes conceptos según la Propuesta de LAP:

“MOU – Memorandum of understanding: Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).

Design: Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.

²⁷ En dicho documento se informó que “la superficie construida del nuevo Terminal, de acuerdo con la Memoria Descriptiva de Arquitectura, del Diseño Conceptual del nuevo Terminal, con el documento NL_2100_CD_MDE_IP3_A00_DS_400000 Rev B es de 244877 m² (parcial), incluyendo zona técnica BOH se obtiene un valor total de **264,807 m²**, el cual es próximo a lo preguntado; sin embargo, se requiere sustentar el área de **265,000 m²** (...)”

Early Works: Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

Site Management: Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.

Integration: Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.”

122. De acuerdo con la Propuesta de LAP, dichas inversiones transversales al inicio de construcción del terminal ascienden a USD 114 414 697, según se muestra a continuación:

Tabla 38 Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638
Design	72 749 663
Early Works	27 906 105
Site Management	10 941 291
Total	114 414 697

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. En la medida que dicho monto es transversal a toda la construcción del terminal, corresponde identificar qué parte de esta se encuentra asociada a la inversión de oficinas del terminal, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada a las oficinas del terminal respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las oficinas del Terminal asciende a USD 434 429 418, mientras que, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia antes mencionado es de 40,01%. Es decir, el 40,01% de las inversiones transversales está asociado a las áreas del Terminal, el cual asciende a USD 45 774 547.
124. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m² se divide dicho monto de inversión entre el área total del Terminal de pasajeros (264 807 m²), con lo cual el ratio de inversiones transversales asociadas a las oficinas del terminal es de USD 172,9 por m², según se muestra a continuación.

Tabla 39 Inversión Transversal asociada a oficinas del nuevo Terminal

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)	Monto de inversión	Inversión (USD/m ²)
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	1 127 269	4,3
Design	72 749 663	29 105 377	109,9
Early Works	27 906 105	11 164 556	42,2
Site Management	10 941 291	4 377 345	16,5
Total	114 414 697	45 774 547	172,9

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. De otro lado, de acuerdo con lo señalado por LAP, para la implementación del área de equipaje rezagado será necesario habilitar dicha área con rejas que permitan separar las áreas que serán alquiladas a las aerolíneas. Dicha habilitación del área de equipaje rezagado, según proyecta LAP, ascenderá a USD 62 511. Por tanto, considerando que el área total en la que se realizará dicha habilitación es de 176 m²²⁸, el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado es de USD 355 por m².

²⁸ De acuerdo con lo indicado en la Propuesta de LAP, el área de equipaje rezagado es de 176 m², de los cuales 130 m² corresponde al área efectiva de alquiler de equipaje rezagado.

126. Ahora bien, para estimar la inversión directa en las oficinas de equipaje rezagado se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a oficinas en el Terminal (1 641 USD por m²) y el ratio de inversión transversal asociado a las oficinas del Terminal (172,9 USD por m²); con lo cual, el ratio de inversión directa es de USD 1 813 por m². A ello, se le adiciona el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado (355 USD por m²). De esta manera, considerando las áreas de equipaje rezagado, la inversión directa en Oficinas de Equipaje Rezagado se obtiene de la siguiente manera:

Tabla 40 Inversiones Directas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Equipaje Rezagado	130	1 813	235 743
Habilitación Equipaje Rezagado	130	355	46 092
Total Inversiones Directas			281 836

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(ii) Inversiones Indirectas

127. Con relación a las inversiones indirectas, de acuerdo con la Propuesta de LAP, estas corresponden a los siguientes conceptos:

“Project Management Office (PMO): Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.

Corporate & Others: Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.

Master Planning: Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.”

128. Dicha inversión indirecta según lo proyectado por LAP en su propuesta asciende a USD 246 737 596, clasificado según se muestra a continuación.

Tabla 41 Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal

CAPEX Indirecto	
Project Management Office (PMO)	151 705 455
Corporate & Others	93 956 133
Master Planning	1 076 008
Total	246 737 596

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Así, a efectos de estimar el porcentaje de inversión indirecta asociadas a las oficinas del terminal se estima un factor de incidencia de las inversiones asociadas a dichas oficinas respecto del Capex Directo. Sobre ello, debe indicarse que el Capex Directo proyectado por LAP en su Propuesta asciende a USD 1 539 762 037, con lo cual, dado que la inversión asociada a las oficinas del Terminal es de USD 434 429 418, el factor de incidencia es de USD 28,21%.

Tabla 42 Incidencia de la inversión de oficinas del Terminal (USD)

Incidencia CAPEX Directo	
Airside	349 927 657
Landside	1 085 867 884
Contingency	103 966 496
CAPEX Directo	1 539 762 037
Inversión Oficina Terminal	434 429 418
Incidencia CAPEX Directo %	28,21%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

130. Con ello, con la finalidad de obtener el monto de inversión indirecta asociado a las áreas de oficinas de equipaje rezagado se estima un factor de incidencia de dichas áreas respecto del área total del Terminal de pasajeros:

Tabla 43 Incidencia de áreas de oficinas de equipaje rezagado

Incidencia Áreas			
Entregas de áreas	Área Oficinas	Área Terminal	Incidencia de áreas
Áreas Equipaje Rezagado	130	264 807	0,049%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. Las inversiones indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado se estiman como el producto de: (i) factor de incidencia de las áreas de oficinas de equipaje rezagado, (ii) factor de incidencia Capex Directo, y (iii) Capex Indirecto. Con ello, se tienen los siguientes montos de inversión en función a la entrega de áreas de oficinas de equipaje rezagado en el AIJC.

Tabla 44 Inversiones Indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones Indirectas	
Áreas Equipaje Rezagado	34 175

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(iii) Depreciación

132. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura, precisando que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, los Usuarios Intermedios plantean que resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
133. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.
134. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362²⁹, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera

²⁹ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión³⁰.

135. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo³¹ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
136. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones³². Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que forman parte de las áreas de oficinas de equipaje rezagado tendrán una vida útil de 15,88 años³³.
137. Con ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 216 508, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.

61.2. Sin perjuicio de la normativa aplicable, los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tiene derecho el inversionista, en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por su propio incumplimiento.”

³⁰ Contrato de Concesión. -

“CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

(...)

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.

(...)”

³¹ La Cuenta General de la República al 31.12.2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (ver página 157, última revisión: 17 de enero de 2025).

³² Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que “[El concesionario,] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*”.

³³ Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

Tabla 45 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	316 011	0	-	0	0	0	0
Valor de Recupero							216 508
Depreciación		15 103	19 901	19 901	19 901	19 901	4 798

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

139. Para calcular la salida de caja correspondiente al impuesto a la renta, se calcula la tasa impositiva efectiva de 25,90%, a partir de la tasa de impuesto a la renta para LAP (22%) y la participación de los trabajadores en las utilidades (5%), y se aplica a las utilidades antes de impuestos. Esta última se obtiene considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos, y la depreciación y amortización de los activos.

Tabla 46 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	95 544	125 898	125 898	125 898	125 898	30 353
Gastos Operativos	- 57 931	- 76 675	- 77 029	- 77 395	- 77 772	- 18 843
Depreciación	- 15 103	- 19 901	- 19 901	- 19 901	- 19 901	- 4 798
Utilidad Neta	22 510	29 323	28 968	28 602	28 226	6 712
Pago de IR	-5 830	-7 595	-7 503	-7 408	-7 310	-1 738

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

140. En la presente Propuesta se considera una tasa de Impuesto General a las Ventas (IGV) de 18%. Así, para calcular el saldo neto del IGV se considera la diferencia entre el IGV recaudado (el 18% del ingreso bruto total) y el IGV pagado (el 18% del total de costos directos, del 75% de los costos indirectos y no imputables, y del total de inversiones programadas), ello siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores.
141. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

Tabla 47 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-	- 56 882	- 41 539	- 21 372	- 1 257	-	-
Net IGV	- 56 882	15 343	20 167	20 115	20 061	20 005	4 809
IGV Ingresos	-	17 198	22 662	22 662	22 662	22 662	5 464
IGV Egresos - OPEX	-	1 855	2 494	2 547	2 601	2 657	654
IGV Egresos - CAPEX	- 56 882	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 56 882	- 41 539	- 21 372	- 1 257	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	-	18 803	20 005	4 809

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

142. Para descontar el flujo de caja económico se ha considerado la aplicación de una tasa WACC en dólares de 10,37%, cuya estimación se detalla en el Anexo I del presente Informe.

g) Flujo de caja económico

143. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, el flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los costos de operación e impuestos, siendo que los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos del servicio menos la retribución al Estado y el aporte por regulación al Ositrán. Por su parte, el flujo de inversiones considera el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte de evaluación considerado.

Tabla 48 Flujo de caja económico proyectado (USD)

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376
Cargo		80,70	80,70	80,70	80,70	80,70	80,70
Ingresos Brutos		95 544	125 898	125 898	125 898	125 898	30 353
Retribución al Estado	46,51%	44 439	58 556	58 556	58 556	58 556	14 118
Aporte por Regulación	1,00%	955	1 259	1 259	1 259	1 259	304
Ingresos Netos		50 150	66 082	66 082	66 082	66 082	15 932
Costos							
Limpeza	-	2 605	3 503	3 577	3 652	3 731	919
Seguro	-	954	1 283	1 310	1 338	1 367	337
Fee Operador	-	52	69	71	72	74	18
Costo Directo	-	3 611	4 855	4 957	5 063	5 171	1 273
Costo Indirecto	-	6 104	8 208	8 381	8 559	8 742	2 153
Costo No imputable	-	2 823	3 796	3 876	3 958	4 043	996
Costos de Operación	-	12 537	16 859	17 214	17 580	17 956	4 422
Net IGV	-	56 882	15 343	20 167	20 061	20 005	4 809
Pago de IGV	-	-	-	-	18 803	20 005	4 809
Pago de IR	-	-5 830	-7 595	-7 503	-7 408	-7 310	-1 738
Flujo de caja operativo	-	56 882	47 126	61 796	79 959	80 825	19 390
Inversión realizada	-	316 011					
Plan de Inversiones			-				
Recuperación de la Inversión							216 508
Flujo de caja económico	-	372 893	47 126	61 796	79 959	80 825	235 898
WACC		10,37%					
VAN		-					

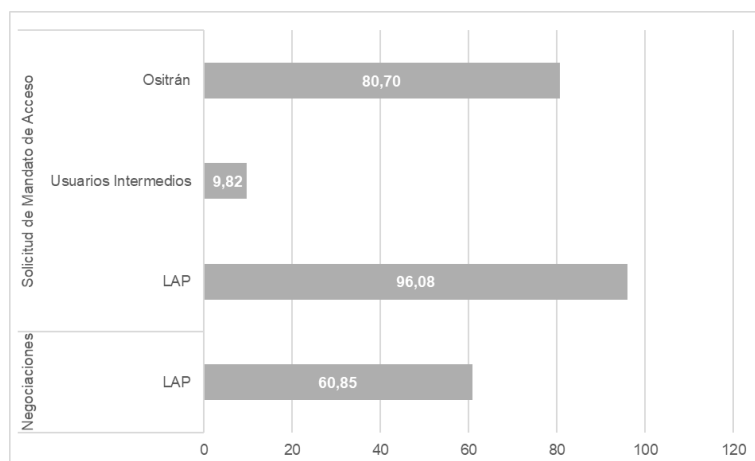
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

144. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descuenta con una tasa WACC de 10,37% a efectos de establecer el Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea cero.

h) Cargo propuesto

145. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 80,70 (sin IGV), el cual se encontrará vigente hasta el año 2030. Sobre ello, tal como se indicó previamente, a diferencia del Concesionario, los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación entre las partes, tal como se aprecia a continuación.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para Equipaje Rezagado (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

146. Al respecto, cabe traer a colación lo establecido en el artículo 99 del REMA, respecto al cargo de acceso que debe fijar el Ositrán:

“El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación”.

147. En tal sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior al propuesto por LAP en las negociaciones. Así, considerando ello, se propone que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC asciende a USD 60,85 por m² (sin IGV), valor que no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.

V. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

148. El artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, estas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días hábiles³⁴; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.
149. En el presente caso, el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0010 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277 recibida el 26 de febrero de 2025 remitió su comentario a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso, el cual señala que el concepto “Pago del IGV” debía registrarse con signo negativo en el archivo MS Excel® que contiene el modelo económico del Regulador, dado que dichos flujos representan egresos.
150. Por otro lado, el 26 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas Plus Ultra, Sky Airlines, Air Europa, United Airlines, Latam Airlines y Aerovías de México, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntando además el documento “Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial para la prestación del servicio equipaje rezagado en el Aeropuerto

³⁴ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Internacional Jorge Chávez, 2025”, el cual contiene los comentarios de los Usuarios Intermedios respecto al Cargo de Acceso propuesto por el Regulador, los cuales se circunscriben a los diferentes componentes del modelo económico, además de la tasa de descuento (WACC) de LAP.

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

a) Comentario del Concesionario

152. LAP señala que el concepto “Pago de IGV” ha sido registrado con signo positivo en el modelo económico del Regulador, lo cual indicaría que representa un ingreso; no obstante, el pago neto de IGV (resultante de los ingresos generados por IGV por la facturación, los egresos por IGV y el crédito fiscal final) representa una salida de efectivo, en términos del flujo de caja, por lo que debe reflejarse como un egreso en el modelo. Por lo tanto, el Concesionario solicita que se efectúe una corrección al tratamiento del pago del IGV en el modelo del Regulador.

“Específicamente, el concepto “Pago de IGV”, reflejado en el rango de celdas C23:I23, ha sido registrado con signo positivo, lo que indicaría que representa un ingreso. Sin embargo, este concepto hace referencia al pago neto de IGV, cuyo cálculo se encuentra en la línea 45 de la misma pestaña, donde se evalúan los ingresos generados por IGV, los egresos por IGV y el Crédito Fiscal Final.

El Pago de IGV se obtiene como resultado de esta evaluación y puede asumir diferentes valores dependiendo de la relación entre los ingresos y egresos por IGV:

- Si los egresos por IGV superan los ingresos por IGV, el pago neto sería cero, lo cual ocurre para los primeros años.*
- Si los ingresos por IGV son mayores que los egresos por IGV, se debe realizar el pago del saldo resultante a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).*

Dado que este monto representa una salida de efectivo, en términos del flujo de caja, debe reflejarse como un egreso. Por lo tanto, en el flujo de caja económico, el concepto “Pago de IGV” debería estar registrado con signo negativo en el rango de celdas C23:I23”.

153. Sobre el particular, debe indicarse que, de la revisión efectuada a la observación formulada por LAP respecto al tratamiento del IGV, se verificó que los ingresos por IGV son mayores que los egresos por IGV en los tres últimos años del flujo de caja en los que se habría agotado el crédito fiscal.
154. Así, considerando que el saldo neto del IGV de los tres últimos años representaría una salida de efectivo de parte de LAP corresponde darle el tratamiento de egreso en el flujo de caja económico. En ese sentido, **se acepta el comentario presentado por el Concesionario.**

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

i. Sobre el total de áreas (en m²) de los almacenes de equipaje rezagado

155. Los Usuarios Intermedios cuestionan la consistencia en los datos del área total que LAP ha informado para la facilidad esencial de equipaje rezagado. Puntualmente, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

En la propuesta de cargo de acceso que LAP hizo llegar a las aerolíneas durante el proceso de negociación, LAP propuso un área de 255 M2 para el servicio de equipaje rezagado. Sin embargo, en la propuesta que envía a OSITRAN, los metrados se han reducido en 95%, es decir ahora son sólo 130 M2. (Ver Figura N° 2)

Figura N° 2

1.1.1. Proyecciones de Ingresos - Áreas para Equipaje de Rezagado (m²)					
	2024	2025	2026	2027	
Meses	1	12	12	11	
Demanda mensual de áreas	254.91	254.91	254.91	254.91	
Demanda anual de áreas	255	3,059	3,059	2,804	
Ocupación	100%	100%	100%	100%	
Demanda anual efectiva de áreas	255	3,059	3,059	2,804	
Ingresos Brutos	15,512	186,139	186,139	170,627	

Fuente y elaboración: LAP

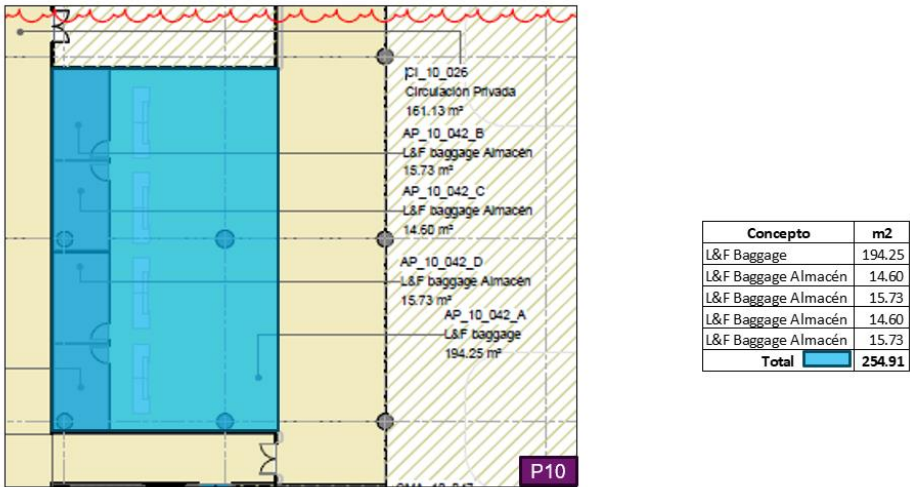
Por consiguiente, de la información remitida por LAP a las aerolíneas se desprende lo siguiente:

- a. **El Regulador no se pronuncia sobre este cambio, a pesar de que afecta de manera significativa el valor del cargo. Lo que evidencia este cambio, es que el proceso de negociación entre LAP y aerolíneas no resulta creíble ni viable porque LAP siempre aprovechará de sus asimetrías de información para obtener rentas.** En este orden de ideas, resulta conveniente que el Regulador, modifique el esquema de determinación del cargo de acceso o en su defecto, regule con la finalidad de recortar estas asimetrías que favorecen al regulado.
- b. **Teniendo en cuenta que LAP ha jugado con la asimetría de información, entonces, se tiene que establecer un mecanismo en el cargo de acceso que restituya el excedente del consumidor que se pierde como consecuencia de esta estrategia que ha implementado el Regulado.** Este mecanismo también tiene por finalidad desincentivar el comportamiento estratégico de la empresa regulada.
- c. **Los depósitos de equipaje rezagado ya han sido entregados a los usuarios intermedios, es decir, pueden disponer de la facilidad esencial."**

[El énfasis es de origen]

156. Al respecto, mediante correo electrónico recibido el 04 de abril del 2025, LAP informó que, en efecto, en el proceso de negociación, el área total destinada a la facilidad esencial de equipaje rezagado y presentada a los Usuarios Intermedios es de 254,91 m², tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

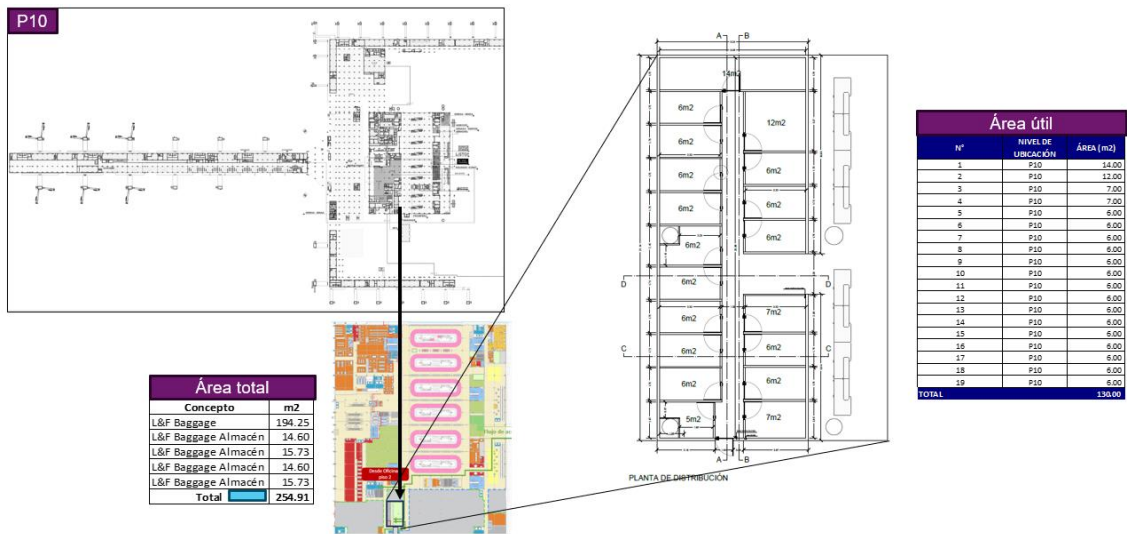
Gráfico 2 Área total (en m²) destinada a la facilidad esencial de equipaje rezagado presentado por LAP a los Usuarios Intermedios



Fuente: Correo electrónico del 04 de abril de 2025 de LAP.

157. Como se desprende del gráfico anterior, en el proceso de negociación, LAP comunicó un área total de 254,91 m² para equipaje rezagado. De esta superficie, solo 60,66 m² (total del Almacén de Equipaje L&F) correspondían específicamente a cuatro almacenes, mientras que los 194 m² restantes se proyectaban para módulos de aerolíneas y áreas de espera de pasajeros para el retiro de sus equipajes.
158. A pesar de lo anterior, en respuesta a las necesidades de las aerolíneas, LAP optó por modificar el diseño del área total destinada a los almacenes del equipaje rezagado, incrementando el número de almacenes para este propósito, según se ilustra en el gráfico adjunto.

Gráfico 3 Rediseño del área total (en m²) destinada a la facilidad esencial de equipaje rezagado



Fuente: Correo electrónico del 04 de abril de 2025 de LAP.

159. El gráfico precedente evidencia que la reconfiguración del área destinada al equipaje rezagado resultó en un incremento del número de almacenes, alcanzando un total de diecinueve (19) con un área total de ciento treinta metros cuadrados (130 m²). Esta área se distribuye de la siguiente manera: quince (15) almacenes de seis metros cuadrados (6 m²), dos (2) almacenes de siete metros cuadrados (7 m²), un (1) almacén de doce metros cuadrados (12 m²) y un (1) almacén de catorce metros cuadrados (14 m²). Los restantes ciento veinticuatro con noventa y un centésimos metros cuadrados (124,91 m²) comprenden los módulos asignados a las líneas aéreas y el espacio destinado a la circulación y espera de los pasajeros para el reclamo de su equipaje
160. En la Propuesta de Cargo de Acceso elaborada por el Regulador, se consideró área total específicamente asignada a los almacenes, equivalente a ciento treinta metros cuadrados (130 m²), en virtud de que representa el área total susceptible de arrendamiento por las líneas aéreas para el almacenamiento del equipaje rezagado. Adicionalmente, este criterio guarda consistencia con las determinaciones previas del cargo para equipaje rezagado, donde la demanda se calculaba exclusivamente en función de las dimensiones de los contenedores destinados a dicho almacenamiento.
161. En virtud de lo expuesto, y en contraposición a lo manifestado por los Usuarios Intermedios, la información relativa a las áreas de los almacenes de equipaje rezagado no justifica una modificación en el esquema de cálculo. Adicionalmente, tal como señalan los propios Usuarios Intermedios, la superficie total de ciento treinta metros cuadrados (130 m²) fue efectivamente entregada por LAP en enero de 2025. **Se desestiman los comentarios de los Usuarios Intermedios en este extremo.**

ii. Sobre considerar la estructura del OPEX de las áreas de mantenimiento

162. Los Usuarios Intermedios han manifestado su disconformidad con el Regulador respecto a utilizar los costos operativos (OPEX) de oficinas operativas para determinar el cargo de acceso a la facilidad esencial de equipaje rezagado. De acuerdo con las aerolíneas, esto se sustentaría en que la presente facilidad esencial se trata de un almacén que sirve para depositar equipajes rezagados, lo que no guardaría similitud con una oficina operativa. En tal sentido, los Usuarios Intermedios proponen utilizar los costos correspondientes a las áreas de mantenimiento. Particularmente, las líneas aéreas indican lo siguiente:

“Con respecto a los costos operativos del presente servicio, no estamos de acuerdo con OSITRAN en utilizar los costos de oficinas operativas para determinar el cargo de acceso de esta facilidad esencial. El motivo es que esta facilidad esencial es un almacén que sirve para depositar equipajes rezagados. El interior de este espacio se encuentra delimitado por mallas metálicas. En consecuencia, no guarda ningún tipo de similitud con una oficina operativa (Ver Figura N° 3).”

Figura N° 3 Áreas de Equipaje rezagado



Por consiguiente, **consideramos oportuno utilizar la estructura de costos de un almacén, situación que el Regulador** ya definió en anteriores procedimientos:

- a. Resolución N° 008-2017-CD-OSITRAN, sobre el Mandato de Acceso a LAP por el uso de las facilidades esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento).
- b. Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN, sobre el Mandato de Acceso a LAP por el uso de las facilidades esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento).

Para la determinación de los costos utilizamos la contabilidad regulatoria del 2022 y 2023 correspondiente al servicio áreas de mantenimiento. En línea de lo actuado previamente por el Regulador, los costos directos están conformados por los rubros seguros y fee del operador.

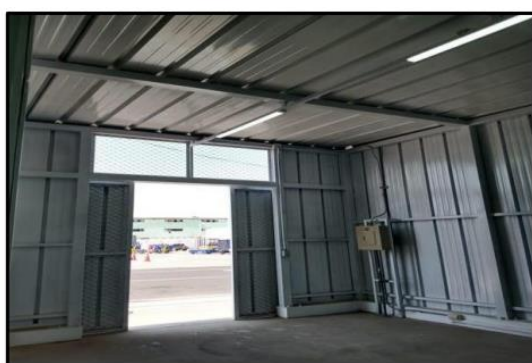
En costos indirectos se retira la partida de participación de trabajadores, donaciones, impuestos a la venta, suscripciones a revistas, premio y obsequios. Mientras que en los “no imputables” se considera el promedio de las ratios de los Costos No Imputables/Costos Directos e Indirectos, neto de las mismas partidas de costos indirectos en el periodo 2022- 2023, cuyo valor es de 27%.”

[El énfasis es de origen]

163. En relación con lo anterior, es pertinente señalar que la presente Propuesta consideró la estructura de costos de las oficinas operativas, en atención a la similitud de características que la infraestructura de las áreas de equipaje rezagado presenta con dichas oficinas. Esta información fue corroborada por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán durante las visitas realizadas al AIJC los días 22 y 27 de noviembre de 2024.

164. De este modo, más allá de que el área en cuestión esté destinada como un almacén, la infraestructura entregada por el Concesionario a los Usuarios Intermedios en enero de 2025 para el almacenamiento de equipaje rezagado presenta características análogas a la infraestructura de una oficina operativa, con la salvedad de que las áreas de almacenamiento de equipaje rezagado se encuentran divididas por mallas de acero, tal como muestra la Figura N° 3 de los comentarios de los Usuarios Intermedios.
165. Por otro lado, en lo concerniente a la aplicación de los costos operativos de áreas de mantenimiento, esta Gerencia considera que dichas áreas carecen de similitud con las áreas destinadas al almacenamiento de equipaje rezagado. En el Memo N° M-GPF-GSC-2025-0011, que contiene las observaciones de LAP a la Propuesta de Cargo de Acceso para áreas de mantenimiento del Regulador, el Concesionario proporcionó documentación fotográfica de la infraestructura de las áreas de mantenimiento existentes en el terminal de pasajeros actual, según se aprecia en el gráfico siguiente:

Gráfico 4 Fotografías de las áreas de mantenimiento en el actual terminal de pasajeros



Fuente: LAP.

166. En tal sentido, la adopción de la estructura de costos operativos de las áreas de mantenimiento por parte del Regulador implicaría la equiparación de la infraestructura mostrada en el gráfico previamente mencionado con la infraestructura entregada a los Usuarios Intermedios para el almacenamiento de equipaje rezagado en el nuevo terminal de pasajeros, lo cual resulta carente de sentido.
167. Por todo lo expuesto, **se desestiman los comentarios de los Usuarios Intermedios en este extremo.**
- iii. Sobre la exclusión de los costos de limpieza
168. Los Usuarios Intermedios cuestionan que, dentro de su cálculo del Cargo de Acceso, el Regulador haya incluido los costos asociados a limpieza, debido a que en la Cláusula 12.1 del proyecto de mandato se establece que la limpieza las áreas de equipaje rezagado estará a cargo de las aerolíneas. Puntualmente, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“Los costos de limpieza que proponía OSITRAN-LAP no tienen sustento porque las Cláusulas 12.1. del proyecto de mandato se establece que la limpieza estará a cargo de las aerolíneas. En efecto, en la cláusula se dice:

12.1.4 Dar mantenimiento al (a las) Área(s) entregada(s), especificada(s) en el Acta de Entrega, lo que incluye la limpieza de la (s) misma (s), para ello deberá tenerse en cuenta lo indicado en el numeral siguiente.

12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto por lo que se compromete a darle (s) permanentemente el mantenimiento que fuera necesario siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine.

12.1.6 Implementar programas de limpieza del (de las) Área(s) a fin de evitar acumulación de residuos y proliferación de vectores infecciosos.

Es decir, es responsabilidad de los usuarios intermedios mantener los espacios limpios, hecho que guarda coherencia debido a que las aerolíneas manejan la llave de cada depósito enmallado."

169. Al respecto, esta Gerencia ha observado que, en efecto, la Cláusula 12.1.4 del proyecto de mandato dispone que las líneas áreas deben asegurar el mantenimiento de las áreas entregadas por LAP, lo que incluye su limpieza. Asimismo, en el numeral 3.3 del Anexo 1 del proyecto de mandato, se indica lo siguiente:

3.3 El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.

Están excluidos del Cargo de Acceso, el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de otros servicios distintos a los detallados en el párrafo anterior.

170. Tal y como se observa de lo anterior, el valor del Cargo de Acceso debe incluir solo el costo de la limpieza de Áreas Comunes, el cual se encuentra recogido dentro de los costos indirectos. Por lo tanto, **se acepta el comentario de los Usuarios Intermedios** y se excluye el costo directo de limpieza de los almacenes de equipaje rezagado del flujo de caja descontado.

iv. **Sobre las inversiones consideradas como comprometidas o proyectadas**

171. Los Usuarios Intermedios discrepan de que las inversiones sean consideradas como proyectadas puesto que corresponderían a inversiones que ya han sido ejecutadas por LAP e incluso puestas a disposición de las aerolíneas entre setiembre y octubre de 2024. En particular, si bien los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el horizonte del flujo de caja y el año base 2024 considerado en la Propuesta del Ositrán, en sus comentarios cuestionan que no se esté considerando que en el año 2024 la inversión relacionada con la Facilidad Esencial ya estaba concluida y fue entregada a las aerolíneas a fin de que realicen las implementaciones pertinentes para el 18 de diciembre de 2024, fecha inicial prevista para la apertura, por lo que la inversión no debería incluirse en el flujo de caja. En efecto, los Usuarios Intermedios manifiestan lo siguiente:

"Como se observa, OSITRAN señala que la facilidad esencial no se encuentra disponible. Lo anterior también se refleja en los Estado Financieros Auditados de LAP, donde se encuentran registrados las inversiones ejecutadas desde el año 2020 hasta el 2023. El hecho que el terminal no opere no quiere decir que la inversión no haya sido ejecutada.

Sobre el particular, debemos señalar que a la fecha que se escriben estos comentarios la referida facilidad esencial se encuentra construida. Es decir, se trata de inversión ejecutada. En efecto, como lo reconoce el propio regulador en su comunicado del 02 de febrero de 2025, el aeropuerto se encuentra con un avance del 99.1% y sólo queda pendiente un 0.9%. Entre las obras pendientes que cita el Regulador son:

"[...] 1. El 30 de enero de 2025, el Ositrán, contando con el soporte técnico del Consorcio Supervisor CESEL-INECO, a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario LAP, inspeccionó las obras e instalación del equipamiento en el nuevo terminal del AIJC concluyendo que el proyecto registra un avance del 99,1 %, estando pendiente el 0,9 %, representado por las tareas que se detallan a continuación:

*• **Sistema de Detección y Alarma Contra Incendios (DACI).**- Pendiente de calibración y configuración de los sensores Foto Beams e integración con los sistemas ICT, garantizando su operatividad en el sistema de control de acceso.*

- **Sistema de megafonía y sistema público de alarma por voz (PAS/PVAS).**- En proceso de culminación de configuración de paneles principales y pendiente de integración al BMS.
- **Flight Information Display System (FIDS).**- Culminado y en operación, con algunas observaciones realizadas durante las pruebas ORAT.
- **Arquitectónica.** - En ejecución de reparaciones finales en pisos y cielorrasos, reparación de señalización y ajustes estéticos, así como trabajos de limpieza y aseo para asegurar la correcta presentación de las instalaciones.
- **Seguridad:** En ejecución de reparaciones y ajustes finales en las instalaciones.

En el caso de las pruebas que deben efectuarse, se consideran como pendientes las siguientes:

- **Sistema de Detección y Alarma Contra Incendios (DACI).**- Pendiente de pruebas que garanticen la integración general del sistema.
- **Sistema de Inspección de Equipaje (HBS).**- Se han realizado 5 de las 6 pruebas de estrés previstas, para garantizar su operatividad y cumplimiento de los estándares de seguridad.
- **Sistema de Inspección de Equipaje de Pasajeros (PBSS).**- Se encuentra en fase final de pruebas de integración para asegurar la correcta interacción del sistema con otros sistemas de seguridad y control del aeropuerto.
- **Red Local de Área (LAN).**- Se viene realizando pruebas de desempeño global.
- **Sistema de megafonía y sistema público de alarma por voz (PAS/PVAS).**- En proceso de culminación de configuración de paneles principales e integración completa con los sistemas ICT, asegurando su operatividad en tiempo real.
- **Flight Information Display System (FIDS).**- En proceso de levantamiento de observaciones realizadas durante las pruebas ORAT.
- **Planta de Combustible.**- Pendiente de prueba del sistema contra incendio a realizarse con OSINERGMIN y pendiente de certificación por el regulador (OSINERGMIN).
- **Electricidad y Grupos Electrónicos.**- En operación y pendiente de integración con el BMS.
- **Aire Acondicionado.**- Se viene realizando pruebas de desempeño y purga de aire del sistema hidrónico (agua fría).
- **Sistema de Agua.**- En culminación de pruebas de operatividad por sectores.
- **Red Contra Incendios.**- En culminación de pruebas operativas, incluyendo purga (flushing) e hidrostáticas, para garantizar la integridad y funcionalidad del sistema.

De acuerdo con el Regulador, las tareas pendientes corresponden principalmente a la verificación adecuada del funcionamiento de los sistemas y distintas instalaciones ya construidas, a través de las pruebas operativas en cada uno.

Por lo tanto, como lo muestran los Estados Financieros, el comunicado de OSITRAN y las fotos y video que se han presentado en este informe, las inversiones ya han sido ejecutadas por LAP, no se trata de inversiones programadas como lo plantea la Gerencia de Regulación.

En consecuencia, al tratarse de inversiones ejecutadas por el Concesionario que no han sido verificadas por el Regulador, entonces, se aplicaría lo que dice el punto 108 del Informe en cuestión se dice:

“En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos¹⁰, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión¹¹. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC”.

Por lo tanto, la inversión propuesta por el Concesionario no puede entrar en el flujo de caja de determinación del cargo de acceso porque no está reconocida por el Regulador.

El Consejo Directivo de OSITRAN en aplicación estricta del Contrato de Concesión estableció que para la determinación de los cargos de acceso o tarifas sólo puede considerarse inversión que ha sido reconocida por OSITRAN. Por lo tanto, el Regulador está incluyendo en su flujo de caja inversión ejecutada pero no reconocida, lo que contradice lo que establece el Contrato de Concesión de acuerdo con lo señalado por el Consejo Directivo de

OSITRAN. En efecto, en las conclusiones del Informe N° 0027-19-OSITRAN que sustenta la Resolución del Consejo Directivo N° 042- 2019-CD-OSITRAN se dice lo siguiente:

- (iii) Es una obligación contractual del Concesionario planificar, informar y someter a la aprobación del OSITRAN, de manera oportuna, la documentación previa (planes de inversión), así como la obra ejecutada -en virtud de dichos planes-, de acuerdo con los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión. En tal sentido, debe desestimarse el alegato del Concesionario en el extremo que señala que se estaría vulnerando el principio de "Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura" contemplado en el literal b) del artículo 27 del REMA.

De lo anterior se puede concluir que las inversiones ejecutadas por el Concesionario no podrán ser consideradas dentro del cálculo de los cargos acceso, al menos que estén verificadas por el Regulador."

[El énfasis es de origen]

172. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios alegan que la infraestructura directamente relacionada con la facilidad esencial ya estaba concluida y entregada en 2024, y que incluso de acuerdo con un comunicado de prensa del Ositrán, de febrero de 2025, el avance del proyecto era del 99,1%. Así, los Usuarios Intermedios argumentan que tratar la inversión como comprometida o programada no se ajusta a la realidad, por lo que debería ser tratada como una inversión ejecutada no reconocida por el Regulador, es decir, que no se debería incluir en el flujo de caja.
173. Con relación a lo señalado por los Usuarios Intermedios, es importante aclarar lo mencionado en la Propuesta del Ositrán, así como en procedimientos anteriores, respecto a que las inversiones en activos imputadas al Servicio Esencial se clasifican en dos tipos:
- **Inversiones realizadas:** corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos); por ello, son considerados, netos de depreciación, en el año base del flujo de caja descontado. No obstante, en línea con anteriores procedimientos³⁵, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión³⁶. Así, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-

³⁵ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

³⁶ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la "Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América)."

OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.

- **Inversiones proyectadas**: hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado. Así, en línea con anteriores procedimientos³⁷, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por no tratarse de inversiones realizadas.
174. En ese sentido, como se advirtió en la Propuesta del Ositrán, en el presente caso la Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC. Así, para el cálculo del Cargo de Acceso, no se contaría con una base de activos de capital existente (inversiones realizadas) para el año base del flujo de caja descontado, en la medida que se trata de una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.
175. Además, teniendo en cuenta que la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial coincide con la fecha programada para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del AIJC (30 de marzo de 2025, al momento de la elaboración de la Propuesta del Ositrán), las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aún no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
176. Por tal motivo, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en la Propuesta del Ositrán, dichas inversiones fueron consideradas como inversiones proyectadas a llevarse a cabo en el año base del flujo de caja descontado, toda vez que, para la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial, estas inversiones deberán estar listas para ser utilizadas por los Usuarios Intermedios.
177. El cuestionamiento de los Usuarios Intermedios se centra en que, en su opinión, la inversión ya estaba concluida en el año 2024, para lo cual referencian tanto a los Estados Financieros Auditados de LAP de 2023 como a la entrega en octubre de 2024 de la infraestructura relacionada con el servicio. Sin embargo, como ya se indicó, la clasificación de una inversión como realizada o proyectada responde a si forma parte de la base de capital existente (neto de depreciación) o del plan de inversión que se proyecta ejecutar en el horizonte temporal del flujo de caja, siendo que, para las circunstancias particulares del presente caso por tratarse de una infraestructura nueva que aún no ha pasado el proceso de Reconocimiento de inversiones pues no se culminado el proyecto de ampliación del nuevo terminal, el Regulador consideró adecuado el tratamiento de las inversiones como proyectadas.
178. De este modo, queda claro que al tratarse de una situación diferente a la que examinó el Consejo Directivo al emitir la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN el criterio adoptado por el Regulador en el presente caso de considerar las inversiones de una infraestructura nueva como inversiones proyectadas e incluirlas en el flujo de caja, no contradice el criterio del Consejo Directivo en la resolución citada por los Usuarios Intermedios. En efecto, en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN no se tomó en cuenta las inversiones alegadas por LAP, sino las que el

³⁷ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

Regulador validó luego de haber culminado el Procedimiento de Reconocimiento de Inversiones, en el presente caso las inversiones no han sido sometidas aún a dicho procedimiento de reconocimiento, por lo que no es posible descartar la información presentada por el Concesionario.

179. En esa línea, la propuesta de los Usuarios Intermedios de que para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, la inversión proyectada para el inicio de la prestación del servicio sea clasificada como ejecutada y en tanto no ha sido reconocida, sea excluida del flujo de caja, estaría contraviniendo el criterio adoptado en anteriores procedimientos³⁸ respecto a aquellas inversiones que fueron ejecutadas y reconocidas por el Regulador, toda vez que, si bien las obras correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC presentan un alto grado de avance en su ejecución, estas aún no cuentan con el reconocimiento correspondiente conforme al procedimiento establecido por el Ositrán.
180. Por su parte, si bien el retraso en la apertura del nuevo Terminal responde a decisiones ajenas a los usuarios, debe tenerse en cuenta que, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, la nueva fecha programada fue tomada en cuenta en la Propuesta del Ositrán, con lo cual se modificó el periodo de vigencia del Cargo de Acceso. Así, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco (5) años, el periodo propuesto va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 29 de marzo de 2029. Nótese que, en sus comentarios, los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el horizonte de tiempo considerado por el Regulador en su propuesta.
181. Cabe aclarar que, si bien en la Propuesta del Ositrán se toma referencialmente al 2024 como año base (año 0), ello se efectúa para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, tal como fue advertido en la referida propuesta, toda vez que para la construcción del flujo de caja se emplean entradas y salidas de dinero en términos anuales. Desde modo, considerando que el año 1 de operación del servicio corresponde al 2025, para fines prácticos se toma al 2024 como año 0 o base del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
182. En particular, para el caso de las inversiones, desde el punto de vista conceptual, el año base representa el momento previo al inicio de la prestación del servicio (esto, cuando el servicio se brinda por primera vez o, como en el presente caso, se deba a una infraestructura nueva); de este modo, al asignar las inversiones proyectadas al año base del flujo de caja descontado, se está considerando que dichas inversiones se encontrarán listas para ser empleadas en el servicio desde su entrada en operación. Cabe señalar que, en sus comentarios, los Usuarios Intermedios indican estar de acuerdo con el año base 2024 considerado por el Regulador en su propuesta.
183. Por lo tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

v. Sobre el mecanismo de contratación de *Fast Track* para el empleo de información del proyecto de ampliación del AIJC

184. Los Usuarios Intermedios cuestionan la validez del uso de información proveniente del presupuesto de la ampliación del AIJC, argumentando que dicho proyecto se realizó bajo la modalidad de *Fast Track* y que por ello no existen valorizaciones detalladas, sino solo hitos acordados entre LAP y su contratista. Así, los Usuarios Intermedios alegan que los presupuestos entregados por LAP al Regulador son referenciales debido a que el Concesionario no cuenta con información desagregada sobre costos unitarios ni cantidades de materiales utilizados. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

³⁸ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

“De esta forma, mediante el mecanismo de FAST TRACK no existen valorizaciones por precios unitarios, sino por paquetes, sub-paquete o hitos constructivos, la modalidad de pago dependerá del acuerdo que tengan el contratista con LAP. A LAP únicamente le interesó que su contratista termine la obra en los plazos pactados y con los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión. Es decir, el detalle del costo únicamente lo conoce la empresa contratista y eventualmente LAP. Por lo tanto, **los presupuestos que LAP entrega a OSITRAN son referenciales porque no tiene ni cantidades de material usados ni precios**, inclusive conocedor de que no dispone de los precios unitarios, LAP los denomina “RATIO”, en lugar de precio.

Por consiguiente, las cifras que está considerando la GRE de OSITRAN en su propuesta de cargo de acceso, además de no estar reconocidas por el Supervisor, tampoco tienen sustento porque no existe precios y cantidades que la avalen.

Un método constructivo igual al empleado por LAP se utilizó en el Contrato de Estado a Estado para la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco (AICC). En efecto, en el caso del AICC, conforme el Contratista avanza la obra, certifica el avance y recibe el pago en proporción al avance, sin que medie ningún precio unitario. Sobre el particular, la Cláusula 14.4 y 14.7 del Contrato de Condiciones Particulares de Obras Principales de AICC dice:

14.4. Calendario de pagos	Se reemplaza el texto de la Subcláusula 14.4 para quedar de la siguiente forma: “El pago de las Certificaciones será mensual, en función del avance de trabajo de los paquetes de trabajo especificados en los Requisitos del CLIENTE.”
14.7. Pago	Se reemplaza el texto de la Subcláusula 14.7 para quedar de la siguiente forma: “El CLIENTE deberá abonar al CONTRATISTA: (i) la cantidad certificada en cada Certificado de Pago a Cuenta, antes de cincuenta y seis (56 días) a contar desde que el INGENIERO reciba la Relación Valorada con sus documentos justificativos; y (ii) la cantidad certificada en la Certificación de Liquidación Definitiva, antes de cincuenta y seis (56 días) desde que el CLIENTE reciba esta Certificación de Pago. El pago se efectuará a una cuenta bancaria nacional, en dólares Estadounidenses, a nombre del CONTRATISTA.

Como se observa en el caso del AICC, el pago no involucra valorizaciones por precios unitarios, sino que se paga por avances de obras. Es decir, el monto de las valorizaciones será igual a la proporción que avanza la obra física y financieramente.

Como se desprende de la teoría y de la experiencia aeroportuaria peruana, en la ampliación del nuevo terminal, pista y torre de control que involucró la modalidad de fast track, OSITRAN únicamente verificó que la construcción ejecutada por LAP cumpliera con los niveles de servicio, pero no realizó ningún tipo de valoración de los activos, como si hubiera sucedido en el caso que existieran expedientes técnicos, situación que no ocurrió. **Este es el principal motivo, por lo que GRE señala que no existe forma de verificar las inversiones que LAP está planteando en su propuesta de cargo de acceso.**

Al respecto, en nuestro anterior Informe, planteamos dos alternativas para suplir estas limitaciones: (i) contratación de peritos que valoricen los nuevos activos del AIJCH o (ii) utilizar la metodología de benchmarking para verificar los valores. Sobre este último punto queremos poner énfasis en que resulta más conveniente su aplicación para el caso de equipamiento, sin embargo, en infraestructura puede resultar más complicado por las diferentes variables que entran en juego (cantidad de materiales utilizada, tipo de material de construcción, conexiones sanitarias, eléctricas, etc.).

Nuestra propuesta partió del supuesto que era inversión ejecutada y reconocida por el Regulador, como se observa en los Estados Financieros Auditados de LAP. Es decir, **en el período 2020-2023 se observa que LAP ya había ejecutado más del 95% del presupuesto comprometido, pero no había sido reconocida por la Supervisión.** Esta situación impide que el Regulador considere estas inversiones como comprometidas o programadas porque ya está ejecutadas.”

[El énfasis es de origen]

185. Como puede observarse, los Usuarios Intermedios manifiestan que las cifras consideradas en la Propuesta del Ositrán no tienen sustento debido a que se emplea la información de presupuestos estimados por LAP, y señalan que la falta de información detallada complica la aplicación de la metodología de costos distribuidos para determinar el Cargo de Acceso.
186. Sobre el particular, respecto al cuestionamiento de los Usuarios Intermedios a la modalidad de *Fast Track* que ha sido empleada por LAP para la ejecución del proyecto de ampliación del AIJC, debe indicarse que, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra habilitado para seleccionar el método constructivo que considere más adecuado para llevar a cabo las Mejoras Obligatorias en el Aeropuerto. En efecto, en la cláusula 5.7 del Contrato de Concesión del AIJC, se señala lo siguiente:

“5.7. Ejecución de las Mejoras. Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.”

[El subrayado es nuestro.]

187. Por tal motivo, en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario seleccionó la modalidad de construcción denominada *Fast Track*, a través de la cual las actividades de diseño y de construcción se superponen, permitiendo acelerar la construcción de infraestructuras críticas para cumplir las metas y los plazos contractuales en un corto plazo.
188. Por otro lado, respecto al carácter referencial de la información de inversiones considerada en la Propuesta del Ositrán y que toma como fuente los montos presupuestados por LAP, debe indicarse que, como se desarrolló anteriormente, para el cálculo del Cargo de Acceso las inversiones en activos imputadas al servicio se clasifican en realizadas y proyectadas, siendo que, en el presente caso, teniendo en cuenta que la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial coincidirá con la fecha programada para el inicio de operaciones del nuevo Terminal del AIJC, las inversiones imputadas al servicio no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aun no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
189. En ese sentido, tal como se mencionó en la Propuesta del Ositrán, el empleo de la información de inversiones proyectadas por LAP se basó en que, a la fecha de la Propuesta, el proyecto de ampliación del AIJC continuaba aún en curso, lo cual no permite que se disponga aún de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*. Ello, como se indicó, debido a que en esta etapa del procedimiento aún no se disponen de los montos reconocidos de las inversiones, conforme al procedimiento establecido por el Ositrán.
190. Así, tal como se desarrolló anteriormente, el criterio aplicado por el Ositrán para el cálculo del cargo de acceso se basó en la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que el Concesionario ha proyectado incorporar en el servicio. Y dado que en esta etapa del procedimiento aún no se disponen de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de los montos proyectados por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.

191. Finalmente, es necesario destacar que la aplicación de la metodología de costos totalmente distribuidos con la que se ha determinado el valor del Cargo de Acceso no exige disponer solamente de información detallada y definitiva sobre los montos de inversiones al momento del cálculo, más aún si se tratan de inversiones proyectadas, por cuanto dichos montos de inversión han sido asignados al servicio en cuestión mediante reglas de imputación.
192. Así, para el presente caso, dado que las inversiones que se proyectan incorporar a la Facilidad Esencial aún se encuentran en curso, en tanto el nuevo Terminal todavía no inicia sus operaciones, y sus valores definitivos serán reconocidos posteriormente, el enfoque adoptado por el Regulador busca reflejar de manera razonable los costos asociados a la infraestructura y al servicio que se prestará una vez que la Facilidad Esencial entre en operación.
193. Por lo tanto, sobre la base de lo señalado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

vi. Sobre la inversión en infraestructura asignada al servicio

194. Los Usuarios Intermedios proponen una metodología para valorar la infraestructura asignada al servicio en caso el Regulador persista en considerar a las inversiones ejecutadas como comprometidas, siendo que dicha metodología se basa en los montos registrados en los Estados Financieros Auditados y la Contabilidad Regulatoria de LAP. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

“Pese a ello, si el Regulador persiste en su idea de llamar a la “inversión ejecutada” como “inversión comprometida” porque según GRE, la facilidad esencial no está a disponibilidad de los usuarios, lo cual hemos demostrado que no es cierto. Entonces, proponemos una tercera metodología que consiste en lo siguiente:

- a. **Información proveniente de Estados Financieros Auditados de LAP:** como el Regulador conoce la única información verificada por auditores externos y que está disponible con respecto a las inversiones en el AIJCH se encuentra en los Estados Financieros Auditados correspondientes a los años 2020, 2021, 2022 y 2023.
- b. En efecto, en los Estados Financieros Auditados de LAP se encuentra consignada que la ampliación del AIJCH se subdividió en tres paquetes por un valor de USD 1,376 millones (Ver Cuadro N° 3)

Cuadro N° 3: Paquetes que conforman la Ampliación del AIJCH (en USD)

Fecha de Adjudicación	Inicio de Obra	Fin	Valor Inicial de la Inversión	Valor Final de la Inversión	Nota	EE.FF. Auditados	Trabajo
	13/12/2019	31/12/2020	28,348,071	28,348,071	1.3	2020	Paquete 1: Limpieza y Preparación del Sitio
18/05/2020	2/01/2021	31/12/2022	48,567,488	66,844,483	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.1: Torre de Control y Edificios de Apoio
18/08/2020	2/01/2021	31/12/2022	226,870,273	199,280,936	1.3/1.3	2020/2022	Paquete 2.2: Segunda Pista, Plataforma y Calles de Rodaje
23/09/2023				7,034,380			Paquete 2.3: Diseño Adquisición y Marcha de todos los sistemas TICS
8/09/2021	22/09/2021		713,004,804	1,066,379,804	1.3	2020/2022/2023	Paquete 3.0: Diseño y Construcción
Total de Inversión según Estados Financieros			1,017,891,636	1,367,607,764			

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

Cabe precisar, que, según los Estados Financieros auditados, LAP licitó los paquetes 1, 2 y 3, es decir los sometió a concurso. Entonces, se podría afirmar que estos precios registrados en los Estados Financieros provienen de un proceso de selección a través del mercado, con lo cual sería más aceptable utilizarlos en un proceso de revisión tarifaria o de cargos de acceso.

- c. En los Estado Financieros Auditados, se consignan los avances que se han realizado en la ampliación. Es decir, se muestra los progresos que se han dado en lado aire, lado tierra y en aquellas inversiones “indirectas” (que denominamos “otros”). De esta forma, hasta

el año 2023, LAP invirtió alrededor de USD 1,200 millones quedando un saldo de USD 167 millones (Ver Cuadro N° 4).

Cuadro N° 4: Avance de las Inversiones en la Ampliación del AIJCH (en USD)

Inversiones	2020	2021	2022	2023	Inversión Acumulada al 2023
Lado tierra	0	11,363	165,007	421,600	597,970
Lado aire	52,152	166,771	100,479	26,754	346,156
Inversión Indirecta	57,122	52,952	63,242	88,834	262,150
Primeros trabajos e interface	12,858	10,846	722	942	25,368
Desarrollo del Diseño	24,010	8,434	4,050		36,494
Inversiones relacionado con el programa de expansión	3,303	3,865	3,735	8,408	19,311
Costo de los préstamos	884	4,716	12,425	34,973	52,998
Planificación, permisos y otros	14,064	18,100	29,445	29,211	90,828
Infraestructura existente	2,003	6,983	12,865	15,300	37,151
Total	109,274	225,086	328,728	537,188	1,200,276

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

Como el Regulador puede observar **se trata de información que ya ha sido ejecutada por LAP y por ende se encuentra registrada en sus Estados Financieros Auditados.**

Según los registros, en lado aire, LAP gastó USD 340 millones, es decir, estaría todo lo presupuestado en los paquetes 1, 2.1, 2.2 y parte del 2.3, así como otros costos, que no se identifican en los Estados Financieros. Pero con ese presupuesto, el lado aire estaría concluido. Con respecto, al “lado tierra” se gastó alrededor de USD 340.1 millones hasta el 2023.

De la lectura de los Estados Financieros, sólo quedaría imputar la cuenta que hemos denominado “inversión indirecta”, así como el saldo pendiente por ejecutar (= USD 167 millones) al lado tierra porque el lado aire está concluido. Por consiguiente, para el “lado tierra” se consideraría alrededor de USD 1,027.7 millones (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5: Inversiones Ejecutadas según Estados Financieros Auditados

Sector del Aeropuerto	Moneda	Inversión
Lado Tierra Total	USD	1,027,732
Inversión Directa		597,970
Inversión Indirecta		262,150
Saldo por Ejecutar		167,612
Lado Aire	USD	340,156

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

- d. Para determinar la porción que le corresponde al terminal de pasajeros, utilizamos como driver asignador los ingresos de los servicios prestados por LAP en el AIJCH, que provienen de la Contabilidad Regulatoria. Clasificamos, los ingresos en LADO AIRE y LADO TIERRA. Posteriormente, estimamos los ingresos de “Lado Tierra”, luego, dividimos todos los ingresos que potencialmente se recaudan en el terminal entre los ingresos totales de “lado tierra” y obtenemos el porcentaje que se le asigna al terminal que es de 59.23%. Este valor se multiplica por el CAPEX Lado Tierra y se obtiene un valor estimado de la inversión en el terminal de pasajeros (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6: Estimación del Monto del CAPEX en el Terminal AIJCH

Servicios	Ingresos USD	Clasificador*
1. Servicio sujetos a regulación tarifaria		
1.1 Pistas	33,667,649	LA
1.2 Estacionamiento Aeronaves	3,108,194	LA
1.3 Mangas	20,575,183	LT
1.4 Terminales TUJA	164,665,156	LT
1.5 Carga	5,211,020	LT
2. Servicio sujetos a regulación de acceso		
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	100,563	LT
2.0 Oficinas Dique	197,416	LT
2.1 Combustible	29,077,491	LA
2.2 Asistencia en Rampa	9,348,260	LA
2.3 Oficinas Serv. Operativas	625,083	LT
2.4 Oficinas Area gris	71,103	LT
2.5 Mostradores check in	914,196	LT
2.6 Inf. Equipaje rezagado	13,892	LT
2.7 Areas Mantenimiento	243,017	LT
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	318,772	LT
3. Servicio No regulados		
3.1 Estacionamiento de Vehículos	7,979,862	LT
3.2 No regulados	77,094,012	LT
Ingresos Totales en LADO TIERRA	278,009,275	
Ingresos de Terminal de Pasajeros / Ingreso LADO TIERRA	59.23%	
CAPEX Lado Tierra	1,027,731,754	
Inversión en Terminal de Pasajeros- Estimado	608,726,488	

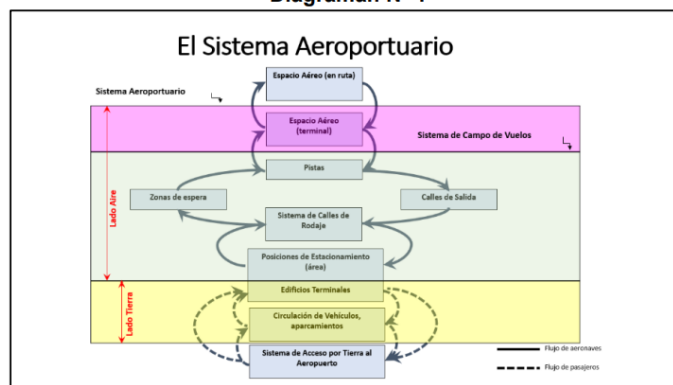
* LA: Lado Aire y LT: Lado Tierra

** En el caso de los Servicios No Regulados se utiliza la proporción de los costos de Servicios No Regulados y Comida Avión publicado en la Contabilidad Regulatoria del año 2023. El 93% se asigna a lado tierra y el 7% a lado aire.

Fuente: Estados Financieros Auditados. Elaboración: Autor.

Los servicios de “Lado Tierra” involucra los edificios terminales, circulación de vehículos, aparcamiento, entre otros. Mientras que “Lado Aire” involucra “pistas”, “sistemas de calles de rodaje”, “posiciones de estacionamiento” y sistemas de campos de vuelos (Ver Diagrama N° 1).

Diagrama N° 1



Fuente: Curso de “La Planificación Aeroportuaria” (2024)

- e. Cabe precisar que la inversión estimada en el terminal de pasajeros (= USD 608 millones) incluye las inversiones directas e indirectas del terminal, según los Estados Financieros Auditados y la Contabilidad Regulatoria de LAP.

Adicionalmente, para las oficinas mantenimiento ejecutivo y para oficinas dique, se utilizan las proyecciones de OSITRAN (2022) para el año 2023 y para oficinas dique se considera las proyecciones de LAP (2024).

- f. A continuación, a la inversión del terminal se le descuenta, el equipamiento y la señalética, así como el MEP y de ICT. Para los conceptos antes descritos se aplica las mismas proporciones que han sido utilizadas por LAP. La inversión de la terminal estimada está alrededor de los USD 347.6 millones (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7: Inversión en el Nuevo Terminal del AIJCH (en USD)

Descuentos en el valor del Terminal	
Descuento por concepto equipamiento y señalética	88.87%
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Terminal según LAP	675,966,008
Inversiones en Terminal de Pasajeros-Estimado AETA	608,726,488
Inversión Terminal sin Equipo y Señalética (en USD):	540,990,234
Descuento por concepto MEP-ICT	64.27%
Monto MEP-ICT según LAP	241,536,592
Inversión Terminal sin Equipo y Señalética sin MET e ICT (en USD): AETA	347,683,269

- g. Para distribuir la inversión entre los servicios, utilizamos los drivers de ingresos. Es decir, la recaudación de cada uno de los servicios esenciales se divide entre el valor de los ingresos recaudados del terminal, teniendo que estos servicios se brindan utilizando esta infraestructura. La única excepción es la facilidad esencial de área de mantenimiento que se multiplica por las inversiones en lado aire (Cuadro N° 8).

Cuadro N° 8: Distribución del CAPEX con drivers de Ingresos

Drivers de Asignación Inversión Infraestructura Servicios Esenciales	Drivers
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	0.06%
2.0 Oficinas Dique	0.12%
2.3 Oficinas Serv. Operativas	0.38%
2.5 Mostradores check in	0.00%
2.6 Inf. Equipaje rezagado	0.01%
2.7 Areas Mantenimiento	0.15%
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	0.19%

Inversiones en Infraestructura en Servicios Esenciales	USD
2.0 Oficinas Mantenimiento Ejecutivo	212,334
2.0 Oficinas Dique	416,835
2.3 Oficinas Serv. Operativas	1,319,835
2.5 Mostradores check in	0
2.6 Inf. Equipaje rezagado	29,332
2.7 Areas Mantenimiento	513,120
2.8 Inspección de Equipaje en Bodega	673,073
Total	3,164,530

Posteriormente, el driver estimado a cada servicio de facilidad esencial se multiplica por el monto total de inversión en el terminal sin equipo y señalética sin MEP e ICT, de USD 347 millones, el cual da un **valor de USD 29,332** correspondiente a inversiones en depósitos de equipaje rezagado.

Esta metodología que se propone tiene la ventaja de ajustarse al método de construcción de fast track porque no utiliza precios ni presupuestos inexistentes. Adicionalmente, emplea los Estados Financieros Auditados de LAP, lo que lo hace más creíble, aunque se trate de valores de inversión ejecutados pero que no han sido verificados por OSITRAN.

[El énfasis es de origen]

195. Como puede observarse, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios toma como punto de partida la información de inversiones proveniente de los Estados Financieros Auditados de LAP para el periodo 2020-2023, señalando que dicha documentación indica que la ampliación del AIJC se subdividió en tres paquetes por un valor de USD 1 376 millones. Los Usuarios Intermedios argumentan que la información de inversiones se trata de información que ya ha sido ejecutada por LAP y que, por tal motivo, se encuentra registrada en sus Estados Financieros Auditados.
196. Luego, los Usuarios Intermedios clasifican las inversiones en “lado aire” y “lado tierra”, asignando un porcentaje de las inversiones al terminal de pasajeros en función de los ingresos generados por los servicios que se prestan, para lo cual consideran la Contabilidad Regulatoria de LAP. Así, a partir de ello, los Usuarios Intermedios estiman el valor de la inversión en el terminal y aplican ajustes para descontar algunos conceptos de costos, con el objetivo de obtener un monto que refleje el valor de la infraestructura

utilizada para la prestación de los servicios esenciales, siendo que, para realizar la asignación por servicio, emplean como *driver* la recaudación de cada uno de los servicios esenciales entre el valor de los ingresos recaudados del terminal.

197. Los Usuarios Intermedios alegan que su metodología planteada se ajusta a la modalidad de construcción *Fast Track*, y enfatizan que el uso de los Estados Financieros Auditados le otorga mayor credibilidad al cálculo “*aunque se trate de valores de inversión ejecutados pero que no han sido verificados por OSITRAN*”.
198. Sobre el particular, debe indicarse que, tal como se ha desarrollado anteriormente, las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que el proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentra en curso y, por ende, aún no se somete al procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC. Asimismo, respecto a la información de inversiones considerada en la Propuesta del Ositrán, debe recalcarse que el criterio aplicado por el Regulador se basó en utilizar la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyectan incorporar en el servicio.
199. En tal sentido, dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de la información proyectada por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.
200. Sin perjuicio de lo anterior, respecto a la metodología planteada por los Usuarios Intermedios, debe indicarse lo siguiente:
 - En primer lugar, como se indicó en la Propuesta del Ositrán, el Cargo de Acceso se determina a partir de la metodología de costos totalmente distribuidos. Al respecto, para la implementación de dicha metodología se consideran tanto costos directos como indirectos relacionados con la prestación del servicio. Así, en el caso particular de las inversiones proyectadas, se consideraron inversiones directas, relacionadas con las áreas y los equipos de inspección HBS, e indirectas, obtenidas del CAPEX Indirecto Total del proyecto de ampliación del AIJC y relacionado con el PMO, los costos corporativos y la gestión y elaboración del Plan Maestro de LAP.

De la revisión de los Estados Financieros de LAP, se observó que estos solo contenían el detalle de la información de inversiones de los paquetes 1, 2 y 3; sin embargo, no se evidenció el detalle de otros conceptos tales como inversiones transversales (que incluyen conceptos importantes como documentación de aprobación, diseño conceptual y arquitectónico, trabajos iniciales y otros conceptos) e inversiones indirectas (que incluye el PMO, Costos corporativos y la gestión y elaboración del Plan Maestro), las cuales también forman parte del proyecto de ampliación del AIJC. Por tal motivo, teniendo en cuenta el mayor nivel de detalle empleado en su cálculo, para la determinación del cargo se tomaron las inversiones proyectadas por el Concesionario como la mejor información disponible al momento de elaborar la propuesta.

Cabe añadir que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, recibida el 14 de marzo de 2025 en el marco de los comentarios a la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia en AIJC, el Concesionario precisó que la inversión total del proyecto de ampliación asciende a USD 1 950 millones, y además de los paquetes de trabajo 1, 2, 3 se han ejecutado inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo, los cuales se componen de la siguiente manera:

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de USD 100 millones.

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de USD 70 millones.
- Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 millones.
- Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 millones.

Por tanto, en el supuesto negado de que se considerasen los montos de inversión en infraestructura proyectados por los Usuarios Intermedios, no se estarían reconociendo aquellos otros conceptos que también estarían asociados al proyecto de ampliación del AIJC.

- En segundo lugar, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios se basa en montos consignados en los Estados Financieros Auditados de LAP, bajo el supuesto de que son montos ejecutados y su fiabilidad se basa en la verificación efectuada por auditores externos. Al respecto, debe tenerse en cuenta que la auditoría financiera tiene un enfoque contable y no regulatorio; así, en el caso de las inversiones ejecutadas, el enfoque del Regulador es considerar aquellos montos que cuenten con el reconocimiento respectivo. Sin embargo, dado que para el presente caso las inversiones están proyectadas a implementarse para el inicio de operaciones del servicio, el empleo de la información remitida por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto dicha información presenta mayor detalle de los conceptos que comprenden la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
 - En tercer lugar, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios distribuye las inversiones tomando como criterio de asignación los ingresos por servicios registrados en la Contabilidad Regulatoria de LAP. Sin embargo, debe advertirse que dichos ingresos no necesariamente guardan una relación directa con la estructura de costos de las inversiones; así, la distribución de los costos de inversión debe responder a criterios técnicos y económicos que reflejen las características y el uso real de la infraestructura, en lugar de basarse en variables tales como los ingresos operativos que pueden estar afectados por otros factores tales como la estructura tarifaria, la demanda de los servicios o decisiones comerciales del Concesionario.
 - Finalmente, y en línea con lo mencionado previamente, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios se basa en que la información de ingresos de los servicios prestados en el actual Terminal, y que se encuentra contenida en la Contabilidad Regulatoria, resulta adecuada para la asignación de los montos de inversiones correspondientes al nuevo Terminal. Al respecto, debe señalarse que, dado que en el nuevo Terminal se trata de una infraestructura nueva y de mayor capacidad que el actual Terminal, las características operacionales y costos asociados pueden ser diferentes; así, la aplicación de supuestos de asignación como los planteados por los Usuarios Intermedios podrían generar distorsiones en la asignación de los montos de inversiones y, por ende, en la determinación del Cargo de Acceso por el servicio.
201. Por tanto, sobre la base de lo descrito, la metodología planteada por los Usuarios Intermedios presenta debilidades significativas que introducirían distorsiones en la asignación de los montos de inversión y no permitiría reflejar adecuadamente la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. En contraste, como se indicó, el enfoque adoptado por el Regulador busca reflejar de manera más precisa la inversión que tendrá lugar en el nuevo aeropuerto, empleando la mejor información disponible al momento de determinar el Cargo de Acceso, toda vez que este debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación. En ese sentido, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

- vii. Sobre la prima libre de riesgo, prima de mercado, riesgo país y el valor de la beta, empleados para el cálculo del WACC

202. Los Usuarios Intermedios no han presentado cuestionamientos a la metodología utilizada por el Ositrán para determinar la tasa libre de riesgo, la prima de riesgo de mercado, la prima de riesgo país y la muestra de betas. Sin embargo, mencionan que la prima de riesgo país y la muestra de betas fueron actualizadas con datos más recientes. En efecto, los Usuarios Intermedios señalaron lo siguiente:

“Con respecto a la tasa libre de riesgo, prima de riesgo de mercado, prima de riesgo país y muestra de betas no existen discrepancias con lo propuesto por OSITRAN. Las dos últimas variables fueron actualizadas, en el caso del riesgo país se utilizó el EMBI+ Perú publicado por el Banco Central de Reserva hasta enero de 2025, esto reajusto el valor de esta prima a 1.69%.

En el caso de la muestra de betas, se actualizaron hasta el 07 de febrero de 2025. Es decir, tomaron como fecha de inicio el 07 de febrero de 2020. Como lo plantea OSITRAN, las betas seleccionadas fueron estimadas en función del índice de S&P con información semanal para un período de cinco años. (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11: Muestra de Betas de Aeropuertos

Aeropuerto	Código Bloomberg	Beta Ajustada	Tasa Impositiva	Deuda	Patrimonio	D/E	Beta Desapalancada
Auckland Airport	AIA NZ	0.816	60%	19.20%	80.80%	24%	0.660
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna	ADB IM	0.464	28.67%	11.20%	88.80%	13%	0.412
Flughafen Wien AG	FLU AV	0.461	26.83%	1.30%	98.70%	1%	0.455
Kopenhagen Lufthavn	KBHL DC	0.46	28.14%	22.40%	77.60%	29%	0.357
Grupo Aeroportuario del Pacifico	GAPB MM	1.044	24.07%	21.70%	78.30%	28%	0.818
Grupo Aeroportuario del Sureste	ASURB MM	0.914	26.98%	7.80%	92.20%	8%	0.843
Grupo Aeroportuario del Centro	OMAB MM	1.063	28.89%	14.50%	85.50%	17%	0.909
Malta International Airport	MIA MV	0.612	35.25%	6.60%	93.40%	7%	0.572
Promedio Muestra							0.628

Fuente: Bloomberg. Elaboración: Autores.

203. Como se observa, los Usuarios Intermedios plantean que, en el caso de la prima de riesgo país, se debe emplear el EMBI+ Perú publicado por el BCRP hasta enero de 2025, en tanto que, en el caso de la muestra de betas, se debe emplear la información de *Bloomberg* hasta el 07 de febrero de 2025.
204. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, para fines de la evaluación del flujo de caja descontado, en la Propuesta del Ositrán se tomó como año base (año 0) al 2024. Por tal motivo, el cálculo del WACC de la empresa se realizó para dicho año base. Así, la información empleada para la estimación de las variables “tasa libre de riesgo”, “prima de riesgo de mercado”, “prima de riesgo país” y la muestra de betas de empresas comparables abarcó hasta el cierre del año 2024, toda vez que se buscó cuantificar dichas variables al año base en que se realiza la evaluación del flujo de caja descontado (2024). Cabe indicar que similar criterio ha sido aplicado por el Ositrán en anteriores procedimientos tarifarios.
205. Por tal motivo, en el caso de la variable “prima de riesgo país”, tal como se señaló en el Anexo I del Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, el criterio considerado para estimar el valor de la prima fue utilizar el indicador EMBIG+ Perú considerando un horizonte de dos años (24 meses), con lo cual el periodo de la información abarcó desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024. De igual forma, para el caso de la muestra de betas de empresas comparables, en el referido Anexo I se indicó que, para estimar el beta apalancado para el año 2024 se consideró un horizonte temporal de cinco años, con lo cual el periodo de la información abarcó desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024.
206. Por tanto, sobre la base de lo señalado, y dado que lo planteado por los Usuarios Intermedios pretende incorporar información del año 2025 dentro del cálculo del WACC estimado para el año 2024, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

viii. Respecto al costo de la deuda

207. Con relación a este punto, los Usuarios Intermedios no han presentado cuestionamientos al costo de la deuda estimado por el Ositrán para el cálculo del WACC. Sin embargo, alegan que, durante la etapa de negociación, no llegaron a un acuerdo con LAP respecto al costo de la deuda, debido a que el Concesionario se negó a compartir con ellos la información respectiva. En particular, los Usuarios Intermedios manifiestan que tal situación genera una asimetría de información en el proceso de negociación, por lo que plantean que, en el marco de dicho proceso, ambas partes deberían tener acceso a la misma información.
208. Al respecto, el comentario de los Usuarios Intermedios no cuestiona la estimación del costo de la deuda por parte del Regulador en el marco del cálculo del Cargo de Acceso, sino que hace referencia a la etapa de negociación previa a la solicitud de emisión del mandato de acceso, por lo que lo manifestado en el comentario será trasladado al órgano competente del Ositrán para los fines correspondientes. En tal sentido, **se da por atendido el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

ix. Sobre la estructura Deuda Capital empleada para el cálculo del WACC

209. Los Usuarios Intermedios cuestionan la estimación del ratio Deuda Capital realizada por el Ositrán, argumentando que debe utilizarse un ratio objetivo. En efecto, los Usuarios Intermedios manifestaron lo siguiente:

“Con respecto a la estructura deuda-capital, no estamos de acuerdo con el ratio estimado por el Regulador, la razón es que el costo de la deuda estimado (7.33%) se calcula hasta la conclusión del crédito, en ese contexto, para ser consistente, también se requiere de un ratio deuda-capital de largo plazo o estructura deuda-capital objetivo, que esta expresado en los covenant del cierre financiero de LAP, que en este caso particular es el ratio de 75/25.

Históricamente, esta postura ha sido defendida por LAP y el Regulador y esto se refleja en los diferentes pronunciamientos que han tenido con relación a esta variable.

Por ejemplo, en el Memo LAP-GPF-2009-00210 (04 de noviembre 2009), LAP dice que la estructura deuda capital toma en consideración una estructura deuda objetivo que se corresponde con la estrategia de desarrollo de la empresa. En efecto, LAP señala lo siguiente:

- La estructura deuda capital toma en consideración una estructura objetivo que corresponda a la estrategia de desarrollo de la empresa, definida en el largo plazo en 60% de deuda y 40% de capital.

Con motivo de la revisión tarifaria de mangas del AIJCH, LAP remitió el siguiente documento LAP-GCCO-2006-000170 (21 de diciembre de 2006). En la referida carta señalan que su estructura deuda capital-objetivo es de 60/40:

<i>... es impuesto total que preserva la participación de los trabajadores;</i>	
<i>D:</i>	<i>% de la deuda en la estructura financiera (60%)</i>
<i>E:</i>	<i>% del patrimonio en la estructura financiera (40%)</i>

De manera similar en el informe de “Revisión de Tarifas del Servicio de Puente de Embarque (Mangas) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – OSITRAN (Versión 1.0)” (21 de junio de 2007), el Regulador opto por el ratio deuda-objetivo propuesto por LAP que era de 60/40:

Finalmente, con respecto a la estructura de financiamiento, ésta mantiene el mismo ratio, es decir, 60% de deuda y 40% de capital¹⁶.

En el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN de 04 de junio de 2010, el Regulador nuevamente utiliza el ratio objetivo que en ese caso cambio a 65/35 por que LAP adquirió un nuevo compromiso financiero que le exigía que cumpliera ese ratio.

Costo Promedio Ponderado de Capital (WACC)

43. El costo promedio ponderado de capital (WACC) es de 10,26% (ver cuadro siguiente).

Cuadro N°7
COSTO PROMEDIO PONDERADO DE CAPITAL DE LAP

Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)	10.26
Costo de Capital	17.28
Prima por Riesgo País	2.81
Prima Libre de Riesgo	5.24
Prima por Riesgo de Mercado	6.03
Beta Desapalancada	0.64
Deuda	65
Equity	35
D/E	1.86
Tasa de Impuestos	0.26
Beta Apalancado	1.53
Costo de Deuda	8.74
E/D+E	0.35
D/D+E*(1 - t)	0.65

Fuente: LAP, Bloomberg.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En efecto, en el informe N°005-13-GRE-OSITRAN de 27 de marzo de 2013 se dice lo siguiente:

IV. Estructura deuda – capital

23. Con respecto a la estructura deuda-capital, la Gerencia de Regulación considera un ratio D/E que asciende a 65/35. Esta estructura tiene su sustento en la evaluación del cargo de acceso anterior donde se toma como referencia el cierre financiero de segundo financiamiento de LAP del 10 de julio de 2007. Así, en la sección 5.2 (*No Covenants of the Issuer*), inciso (a), punto (ii) del *Attended and Restated Indenture* suscrito entre LAP y el Banco de Nueva York se precisó lo siguiente:

"[...] after living effect to any disbursement of Duch Project Debt, to Debt to Equity Ratio shall not exceed 65/35 [...]"

24. Por consiguiente, la estructura máxima de deuda-capital se fija, de acuerdo con el contrato de emisión de 65/35¹⁵.

Como señaló la Gerencia de Regulación de OSITRAN la estructura deuda-capital provenía del contrato de cierre financiero, que era de 65/35, que estaba en la sección 5.2 del cierre financiero titulado "No covenants of the Issuer".

Por otra parte, en el Informe N° 011-13- GRE-OSITRAN de 05 de junio de 2013 se concluye diciendo que con respecto a la estructura de financiación se empleó el ratio 65/35 por tratarse de un WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines "prospectivos". **La GRE concluye que es por esta razón que es más recomendable utilizar el ratio deuda-capital objetivo y no el real.** En efecto, el referido informe señala lo siguiente:

24. De la propuesta presentada por las líneas aéreas, no fueron considerados de manera favorable los comentarios sobre la tasa libre de riesgo, la prima por riesgo de mercado, la prima por riesgo país y el valor del beta apalancado, por los siguientes motivos:

[...]

- Con respecto a la estructura de financiación, se empleó el ratio 65/35 al tratarse de un cálculo del WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines prospectivos. En estas circunstancias, es recomendable emplear el ratio deuda capital objetivo y no el real.

De esta forma, el referido informe concluye que resulta más pertinente utilizar la estructura deuda capital objetivo de 65/35 por tratarse de una tasa de descuento con fines prospectivos. El referido informe señala lo siguiente:

4. Los comentarios de las aerolíneas mencionados en el párrafo anterior no se han considerado de manera favorable, por las siguientes razones:

- La tasa libre de riesgo, la prima por riesgo de mercado y el valor del beta apalancado empleados por OSITRAN son consistentes con la información disponible en el momento del cálculo de la propuesta.
- El periodo de cálculo de la prima por riesgo país recoge las expectativas vigentes de los inversores.
- OSITRAN empleó una estructura de financiación objetiva (65/35) al tratarse de un cálculo del WACC para ser utilizado como tasa de descuento con fines prospectivos

También se pueden consignar otros informes de OSITRAN, donde se utilizó la estructura de financiamiento objetivo para determinar el valor del WACC como los informes N° 007-2013-GRE-OSITRAN (27 de marzo de 2013) o N° 010-2013-GRE-OSITRAN (05 de junio de 2012).

De esta forma, como OSITRAN señala, lo pertinente es emplear la estructura de financiación objetivo por tratarse de una tasa de descuento con “fines prospectivos”.

Adicionalmente, OSITRAN al estimar el TIR de la deuda, requiere que el ponderador utilizado en el WACC tenga el mismo carácter prospectivo y no histórico. Es por esta razón que la GRE en su oportunidad justificó el uso de la estructura de la deuda-capital objetivo.

En este orden de ideas y teniendo en cuenta lo expresado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN en sus diferentes intervenciones que ha tenido en relación a la estructura deuda-capital, es que, mantenemos el ratio objetivo de 75/25 para determinar el cálculo del WACC.”

[El énfasis es de origen.]

210. Como se observa, los Usuarios Intermedios sostienen su cuestionamiento con base en antecedentes previos en los que, tanto LAP como el Regulador, han utilizado una estructura de financiamiento objetivo. Asimismo, enfatizan que el Ositrán, al calcular la TIR de la deuda, debe emplear un ponderador con el mismo carácter prospectivo, y plantean que, dado que el costo de la deuda se calcula hasta la conclusión del crédito, la estructura Deuda Capital debe ser coherente con este enfoque y basarse en los *covenants* del cierre financiero de LAP, por lo cual proponen que el ratio sea de 75/25.
211. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en el Anexo I del Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN, de acuerdo con Chisari *et al.* (1999)³⁹, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros; por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital.
212. Asimismo, como se señaló en el referido Anexo I, dado que el año base considerado en la Propuesta del Ositrán es el 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleó la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁴⁰, ya que dicha fuente permite aproximarse a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Ello, debido a que a la fecha de la elaboración de la Propuesta del Ositrán no se disponía de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024. Así, el ratio Deuda Capital considerado en la Propuesta del Ositrán fue de 0,988 (49,7/50,3).
213. En los comentarios presentados, los Usuarios Intermedios indican que, para el presente caso, debe utilizarse un ratio Deuda Capital objetivo debido a que, al haberse calculado el costo de la deuda de la empresa de modo prospectivo a partir de la TIR de la deuda contraída, el ponderador de dicho costo dentro del cálculo del WACC de LAP también

³⁹ CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

⁴⁰ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

debe presentar dicha característica. Al respecto, para sustentar su argumento, los Usuarios Intermedios hacen referencia a pronunciamientos del Ositrán emitidos en el marco de procedimientos tarifarios anteriores.

214. Sobre el particular, debe indicarse que el criterio aplicado en la Propuesta del Ositrán, respecto al empleo de valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, tomados a partir de los Estados Financieros de la empresa, para el cálculo de las ponderaciones de deuda y capital, no resulta incorrecto desde un punto de vista técnico, pues lo que busca es medir la situación de la estructura de financiamiento de la empresa al año base del flujo de caja descontado, bajo el supuesto de que dicha estructura se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, toda vez que el WACC, al actuar como tasa de descuento, permite valorar de igual forma los flujos económicos generados a lo largo de dicho horizonte (diferenciándose únicamente por el año en el cual se presenta el flujo económico evaluado). De este modo, para el presente caso, la estructura de financiamiento considerada para el cálculo del WACC se entiende también como prospectiva, aunque para su determinación se considere el empleo de valores en libro de deuda y capital.
215. Si bien el criterio empleado anteriormente en diversos procedimientos tarifarios, tal como mencionan los Usuarios Intermedios, fue considerar un ratio Deuda Capital denominado objetivo, cuya determinación no se realizó a partir de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario, debe indicarse que la intervención de dicho ratio dentro del cálculo del WACC conserva el supuesto de que la estructura de financiamiento que representa se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja, de manera similar a lo considerado para el presente caso en el cual el ratio Deuda Capital se determinó a partir de los valores en libros del Concesionario. Así, el cuestionamiento presentado por los Usuarios Intermedios estaría acotado a la forma de medición del ratio Deuda Capital, en lugar de la naturaleza prospectiva de dicho ratio, ya que, como se señaló, dicha naturaleza se encuentra presente en el ratio considerado en la Propuesta del Ositrán.
216. En ese orden de ideas, respecto a la medición del ratio Deuda Capital de la empresa, como ya se indicó, en la Propuesta del Ositrán se emplearon los valores en libros de la empresa al año 2024 bajo el supuesto de que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento prospectiva a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Así, ante dicho escenario, resultaría razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo⁴¹.
217. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo “Mini-Perm” con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO

(...)

(e) *Los principales compromisos financieros son:*

(...)

⁴¹ Cabe señalar que, como se mencionó en la Propuesta del Ositrán, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

4. El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25."

[El subrayado es nuestro.]

218. Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo "Mini-Perm". En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

"1.4. Financiamiento

(...)

El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida."

[El subrayado es nuestro.]

219. Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo "Mini-Perm", los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.
220. Por lo tanto, a la luz de lo señalado, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", el cual asciende a 3,00 (75/25). Así, por lo señalado, **se acepta el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

VI. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

a) Modificaciones a la propuesta del Ositrán

221. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, se procederá a efectuar las siguientes modificaciones a la Propuesta del Ositrán contenida en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN:
- En el flujo de caja descontado, incorporar la referencia al Pago del IGV como egreso.
 - Excluir el costo directo de limpieza de los almacenes de equipaje rezagado, en la medida que el valor del Cargo de Acceso debe incluir el costo de limpieza de Áreas Comunes, el cual se encuentra recogido dentro de la estimación de costos indirectos.
 - En el cálculo del WACC, establecer el ratio Deuda Capital en 3,00 (75/25), sustentado en los compromisos financieros que asumió LAP en el contrato de préstamo "Mini-Perm".

i. Régimen tributario – IGV

222. Luego de efectuar el ajuste correspondiente, el régimen tributario durante el 2024-2030 es el que se observa en la siguiente tabla:

Tabla 49 Régimen Tributario (USD), 2024-2030

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PAGO DE IGV	18,00%						
Crédito Fiscal Inicial		- 56 882	- 37 747	- 12 569	-	-	-
Net IGV	- 56 882	19 135	25 179	25 142	25 105	25 066	6 034
IGV Ingresos		20 419	26 905	26 905	26 905	26 905	6 487
IGV Egresos - OPEX		- 1 284	- 1 727	- 1 763	- 1 800	- 1 839	- 453
IGV Egresos - CAPEX	- 56 882	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 56 882	- 37 747	- 12 569	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	- 12 574	- 25 105	- 25 066	- 6 034
Pago de IR	25,90%						
Ingresos Brutos		113 436	149 474	149 474	149 474	149 474	36 038
Gastos Operativos + Retribución	- 63 070	- 83 355	- 83 615	- 83 882	- 84 158	- 20 358	
Depreciación y Amortización	- 15 103	- 19 901	- 19 901	- 19 901	- 19 901	- 4 798	
Utilidad Neta	35 263	46 218	45 958	45 691	45 415	10 881	
Pago de IR	-9 133	-11 970	-11 903	-11 834	-11 763	-2 818	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ii. Costos operativos directos del servicio

223. Como se señaló en las secciones anteriores, la Cláusula 12.4 del proyecto de mandato de acceso estipula que el costo de la limpieza debe ser asumido por los Usuarios Intermedios. Asimismo, de acuerdo con el numeral 3.3 del Anexo 1 del proyecto de mandato, se indica que el valor del cargo debe incluir el costo de limpieza de las Áreas Comunes, el cual ya se encuentra recogido dentro de la estimación de costos indirectos.
224. En virtud de lo anterior, en la siguiente tabla se presentan los costos directos operativos del servicio de equipaje rezagado, donde se excluyen los costos asociados a la limpieza de los almacenes de equipaje rezagado.

Tabla 50 Costos Directos del servicio, 2025-2030

Proyección de OPEX - Equipaje	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Operativos						
Seguros	954	1 283	1 310	1 338	1 367	337
Fee operador	52	69	71	72	74	18
Costo Directo Total	3 509	4 718	4 817	4 920	5 025	1 237

Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

iii. Costo promedio ponderado de capital - WACC

225. Con relación al cálculo del WACC, tal como se señaló anteriormente, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", el cual asciende a 3,00 (75/25).
226. Así, luego de efectuar los ajustes correspondientes, la tasa WACC en dólares empleada para descontar el flujo de caja económico asciende a 9,77%, cuya estimación se detalla en el Anexo I del presente informe.

b) Flujo de caja económico descontado

227. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, debe indicarse que, dadas las

modificaciones efectuadas sobre la propuesta del Regulador luego de la evaluación de los comentarios recibidos, los valores de la siguiente tabla varían respecto a lo presentado en la Tabla 47 del Informe N° 00006-GRE-OSITRAN.

Tabla 51 Flujo de caja económico proyectado (USD)

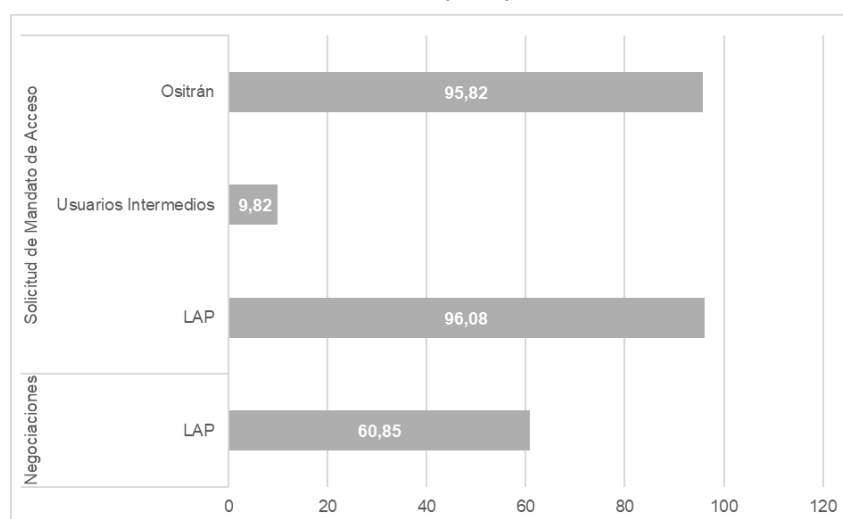
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376
Cargo		95,82	95,82	95,82	95,82	95,82	95,82
Ingresos Brutos		113 436	149 474	149 474	149 474	149 474	36 038
Retribución al Estado	46,51%	52 760	69 522	69 522	69 522	69 522	16 761
Aporte por Regulación	1,00%	1 134	1 495	1 495	1 495	1 495	360
Ingresos Netos		59 542	78 457	78 457	78 457	78 457	18 916
Costos							
Seguro	-	954 -	1 283 -	1 310 -	1 338 -	1 367 -	337
Fee Operador	-	52 -	69 -	71 -	72 -	74 -	18
Costo Directo		-1 006	-1 352	-1 381	-1 410	-1 440	-355
Costo Indirecto	-	6 104 -	8 208 -	8 381 -	8 559 -	8 742 -	2 153
Costo No imputable	-	2 066 -	2 778 -	2 836 -	2 897 -	2 959 -	729
Costos de Operación		-9 176	-12 339	-12 598	-12 866	-13 142	-3 236
Net IGV	-	56 882	19 135	25 179	25 142	25 105	6 034
Pago de IGV	-	-	-	-12 574	-25 105	-25 066	-6 034
Pago de IR	-	-9 133	-11 970	-11 903	-11 834	-11 763	-2 818
Flujo de caja operativo		-56 882	60 367	79 327	66 524	53 757	12 861
Inversión realizada	-	316 011					
Plan de Inversiones			-				
Recuperación de la Inversión							216 508
Flujo de caja económico		-372 893	60 367	79 327	66 524	53 757	229 369
WACC		9,77%					
VAN		-					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Cargo de Acceso aplicable

228. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 95,82 por metro cuadrado (sin IGV). Cabe señalar que dicho monto se encuentra fuera de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 5 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

229. Al respecto, tal como se indicó en la Propuesta de Cargo de Acceso, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior al propuesto por LAP en las negociaciones (USD 60,85 por m²).
230. Considerando ello, el Cargo de Acceso aplicable por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC asciende a USD 60,85 por m² (sin IGV).

VII. CONCLUSIONES

231. En el presente informe se formula la Propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), en atención a la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por los Usuarios Intermedios, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del REMA.
232. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, mediante el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargo de Acceso, considerando que el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) será brindado en el nuevo Terminal en un espacio similar al de una oficina operativa, tal como fue verificado por este Regulador en la visita realizada al AIJC el 22 de noviembre de 2024 y analizando la información remitida por ambas partes, la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario, la información de sus Estados Financieros Regulatorios auditados, así como el marco regulatorio y contractual aplicable; siguiendo los criterios empleados en anteriores procedimientos de determinación de cargos de acceso realizados por el Regulador. A continuación, se señalan las principales consideraciones:
 - La metodología empleada para la determinación del Cargo de Acceso es la de costos totalmente distribuidos, la cual se implementa mediante un flujo de caja económico que comprende desde el año 2024 al 2030 y se descuenta a una tasa WACC de 10,37%.

- Para la estimación de ingresos operativos se considera la diferencia entre los ingresos brutos (obtenidos del producto de la demanda de áreas para equipaje rezagado por el cargo de acceso) menos la retribución al Estado y el pago al Ositrán por Tasa de Regulación.
 - Por su parte, los egresos operativos se obtienen de agregar los costos de operación, el IGV neto, el pago del IGV y el impuesto a la renta. Al respecto, los costos de operación comprenden como parte de los costos directos a los conceptos de limpieza, seguros y Fee del operador.
 - El flujo de inversiones incluye el valor neto de depreciación de la inversión directa, transversal e indirecta asociados a las oficinas de equipaje rezagado del nuevo Terminal. En el caso de la inversión directa al terminal, se excluyeron conceptos que ya son remunerados mediante la TUUA u otro cargo de acceso. Asimismo, se incluye la inversión de habilitación de áreas de equipaje rezagado.
233. En el marco del procedimiento, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso en conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a los diferentes componentes del modelo, además de la tasa de descuento (WACC) de LAP.
234. Sobre el particular, de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se desestimaron todos ellos, con excepción de los relacionados con el ajuste al régimen tributario en el flujo de caja descontado, la exclusión del costo directo de limpieza de almacenes de equipaje rezagado y la utilización del ratio Deuda Capital objetivo sustentado en los compromisos financieros que asumió LAP en el contrato de préstamo.
235. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m² (sin IGV), correspondiente a la propuesta de cargo propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

VIII. RECOMENDACIÓN

236. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en el que se propone un Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado de USD 60,85 por m² (sin IGV).

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:

JOSUE ZA VALETA MEDINA

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

ROBERTO CABANILLAS BUENDIA

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaborado por: Josue Zavaleta y Roberto Cabanillas
NT N° 2025049618

ANEXO I CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés⁴²), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁴³), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.
2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

$$WACC = \frac{D}{D+E} r_d (1-t) + \frac{E}{D+E} [r_f + \beta (r_m - r_f) + r_{país}]$$

Donde:

$D/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
$E/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
r_d	:	Costo de endeudamiento de la empresa.
r_f	:	Tasa libre de riesgo.
t	:	Tasa impositiva de la empresa en el Perú.
β	:	Beta apalancado, medida del riesgo de la inversión.
r_m	:	Tasa de retorno del mercado.
$r_{país}$	:	Tasa de riesgo del país.

3. En particular, resulta importante mencionar que el valor del β está apalancado, es decir, se encuentra influenciado por el ratio de apalancamiento, o lo que es lo mismo, por la estructura de financiamiento del Concesionario. El cálculo del β apalancado se obtiene aplicando la siguiente fórmula:

$$\beta = \beta_{na} \left[1 + (1-t) * \left(\frac{D}{E} \right) \right]$$

Donde:

β_{na}	:	Beta de activos o no apalancado.
--------------	---	----------------------------------

4. La metodología de cálculo del WACC pondera el costo de patrimonio del Concesionario y su costo de deuda, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado (en caso no existiera esa valorización, se utilizan valores contables). Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios, el Concesionario emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiamiento propio) y prestamistas (financiamiento con terceros).
5. Debido a que el Concesionario se financia con dos fuentes que presentan distintos costos de financiamiento, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. A su vez, la importancia relativa de cada fuente de financiamiento se encuentra determinada por la estructura de financiamiento del Concesionario, o lo que es lo mismo, la importancia de financiarse con capital propio y con terceros sobre el total de recursos financieros requeridos.
6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe

⁴² *Weigthed Average Cost of Capital.*

⁴³ *Capital Asset Pricing Model.*

(1964)⁴⁴, Lintner (1965)⁴⁵ y Treynor (1961)⁴⁶, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁴⁷ sobre el manejo de portafolios financieros. Dicho modelo CAPM está basado en dos supuestos metodológicos principales: los inversionistas son racionales y no existen costos de transacción. Específicamente, de acuerdo con Giacchino y Lesser (2011)⁴⁸, el modelo CAPM asume lo siguiente:

- Los inversores son adversos al riesgo y buscan maximizar su riqueza.
- Ningún inversor es suficientemente grande para influenciar en el mercado (los inversores son precios aceptantes y tienen las mismas expectativas sobre el retorno de activos que se distribuyen normalmente).
- Existe una tasa libre de riesgo a la cual los inversionistas pueden prestarse o pedir prestado.
- No existen fricciones en el mercado.
- Se cuenta con información perfecta porque la información es libre.
- Los mercados son perfectos, no hay regulaciones, impuestos u otras restricciones de mercado que limite las transacciones de los inversionistas.

7. El modelo CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β). En ese sentido, el modelo CAPM está definido por las siguientes expresiones:

$$E[R_i] = R_f + \beta_{im}(E[R_m] - R_f)$$

$$\beta_{im} = \frac{Cov[R_i; R_m]}{Var[R_m]}$$

8. Es preciso mencionar que, el modelo CAPM es ampliamente difundido y aceptado para fines regulatorios. Los rendimientos bajo el modelo CAPM son valores esperados y las estimaciones del β se hacen en base a los valores históricos asumiendo que existen expectativas racionales, esto es, que los valores esperados coinciden con los valores históricos.
9. De otro lado, en empresas situadas en países emergentes, como es el caso de LAP, es usual añadir al WACC el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.
10. Considerando lo anterior, en las siguientes secciones se describe el proceso de estimación de cada uno de los componentes del WACC, sobre la base de los criterios metodológicos aplicados por el Ositrán en procedimientos anteriores. En la parte final, se presenta la estimación del Regulador respecto del cálculo del costo del capital para el Concesionario.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos

⁴⁴ SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep. 1964), pp. 425-442.

⁴⁵ LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb. 1965), pp. 13-37.

⁴⁶ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁴⁷ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁴⁸ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)⁴⁹ y Brealey et al. (2010)⁵⁰ sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, es preferible emplear el promedio aritmético en lugar del geométrico, dado que el uso de este último podría subestimar la rentabilidad esperada de una inversión.
13. En cuanto a la periodicidad de las variables, Bravo (2008)⁵¹ indica que la periodicidad utilizada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería apropiado utilizar datos mensuales para la tasa libre de riesgo y datos anuales para la prima de riesgo de mercado.
14. Por tanto, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años en el periodo comprendido entre 1928 y 2024, lo cual arroja un valor de 4,79%⁵².

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁵³, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁵⁴.
18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

⁴⁹ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁵⁰ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁵¹ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁵² Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

⁵³ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

⁵⁴ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

Tabla A-1 Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2024

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
Prima por riesgo de mercado	7,00%

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)⁵⁵, las inversiones en países en desarrollo o emergentes presentan riesgos distintos de los asociados a inversiones en países desarrollados. Esto implica un riesgo adicional para las empresas ubicadas en determinados países, por lo que la inclusión del riesgo país es un factor fundamental en toda evaluación realizada en un mercado emergente.
20. En este contexto, Sabal (2010)⁵⁶ afirma que el riesgo país percibido por los inversionistas depende en gran medida de la reputación del país y de la confianza generada a partir de ella. En otras palabras, cuanto más frecuentes y pronunciadas hayan sido las convulsiones sociales y los cambios en las políticas de un país, o el incumplimiento de sus compromisos, peor será su reputación. Así, una mejor (peor) reputación se traduce en mayor (menor) confianza y en un menor (mayor) riesgo país percibido.
21. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en índices que integran información cualitativa y cuantitativa, como las calificaciones otorgadas por agencias evaluadoras de riesgo, tales como S&P, Moody's y Fitch Ratings. La medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los rendimientos de los bonos emitidos por el país emergente y el rendimiento de un bono libre de riesgo, como un bono del Gobierno de los EE. UU. En el caso peruano, la referencia más común en las valoraciones empresariales es el *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, conocido también como EMBIG+ Perú, elaborado por el banco de inversión JP Morgan.
22. Al respecto, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar el indicador EMBIG+ Perú, considerando para ello un horizonte de dos años (24 meses), en consonancia con el criterio empleado en procedimientos anteriores. Este enfoque está fundamentado en el documento "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP", elaborado por Macroconsult (2007)⁵⁷, en el cual se afirma:

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

[El subrayado es nuestro.]
23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla⁵⁸.

⁵⁵ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁵⁶ SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

⁵⁷ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

⁵⁸ Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

Tabla A-2 Prima por riesgo país, periodo 2023-2024

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
Promedio	171	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. **Riesgo sistémico (β)**

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
 - **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables⁵⁹. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
 - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.
26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)⁶⁰, existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de

⁵⁹ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

⁶⁰ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla A-3 Muestra de operadores aeroportuarios

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

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva⁶¹.
30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg*, empleando el *adjusted beta*⁶² proporcionado por el sistema.
31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024⁶³, mediante la siguiente fórmula:

⁶¹ Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

⁶² Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

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

Disponible en: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdfiles/cfovhd/BloombergBetaPage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

⁶³ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta International Airport se consideró la

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721⁶⁴.

Tabla A-4 Beta desapalancado estimado para LAP, al año 2024

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,377	0,255	2,230	0,517
København Lufthavn	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta International Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland International	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
Promedio aritmético							0,721

Notas:
^{a/} Adjusted beta.
^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.
^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.
Fuente: Bloomberg®.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁶⁵ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato

información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

⁶⁴ Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los betas de la muestra son estimados para el horizonte del 11.04.2019 al 11.04.2024. En contraste a lo planteado por las partes, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

⁶⁵ CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

de préstamo “Mini-Perm” suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.

36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.
37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

Tabla A-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2023

Concepto	Miles de USD	Part. %
Activo Total	1 739 057	100,00%
Cuentas por pagar	212 647	12,23%
Ingreso diferido	1 742	0,10%
Préstamos y obligaciones de largo plazo	697 006	40,08%
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	2 329	0,13%
Patrimonio Neto	825 333	47,46%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁶⁶, toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.
39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023⁶⁷ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

⁶⁶ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁶⁷ Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

Tabla A-6 Cálculo de los montos de deuda y capital de LAP, años 2023 y 2024

Cuenta	Descripción	Saldo final	
		A Dic-2023	A Dic-2024
A) Préstamos y obligaciones de largo plazo:		697 006	1 037 505
4511000001	Préstamos Bancarios	730 000	1 065 000
1810000002	Costo de Emisión de Deuda - Prestamo Mini perm	-37 118	-37 118
1810000006	Amortiz. de Costo de em. de la deuda - P.Mini Perm	4 124	9 623
B) Patrimonio Neto:		825 332	1 049 957
5012000001	Capital Social	67 016	104 888
5211000001	Primas de Participaciones Fraport AG	0	216 929
5211000002	Primas de Participaciones IFC	0	54 198
5221000001	Aporte de Capital en trámite	181 000	33 000
5620000001	Ganancia o Perdida no realizada por Inst de Cobert	8 770	23 934
5911000001	Utilidades acumuladas	470 639	470 639
5911000002	Resultado del ejercicio	57 292	97 906
-	Utilidad Neta del ejercicio	40 614	48 462

Nota: La "Utilidad Neta del ejercicio" se obtiene restando, a las cuentas de ingresos (cuenta 7), las cuentas de gastos (cuenta 6) y los impuestos y participaciones (cuenta 87 y 88).

Fuente: Balances de comprobación de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla⁶⁸.

Tabla A-7 Estructura de capital de la empresa, año 2024

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	1 037 505
Patrimonio (E)	1 049 957
D + E	2 087 463
D/(D+E)	49,7%
E/(D+E)	50,3%
Ratio D/E	0,988

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

237. Sin embargo, considerando que, en atención al comentario presentado por los Usuarios Intermedios, se estableció el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo "Mini-Perm", para efectos del cálculo del WACC el apalancamiento será igual a 3,00, siendo el porcentaje de Deuda de 75% y el porcentaje de Capital de 25%.

VI. Costo de la Deuda

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto

⁶⁸ Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁶⁹.

42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla⁷⁰. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

Tabla A-8 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)

Fecha	Miniperm					Bridge Loan				
	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda
31/12/20						28,00		-0,05	-0,52	-3,31
31/3/21						0,00		-0,12	-0,47	
30/6/21						0,00		-0,12	-0,49	
30/9/21						0,00		-0,12	-0,49	
31/12/21					-1,04	42,00		-0,23	-0,45	
31/3/22					0,00	50,00		-0,44	-0,39	
30/6/22					0,00	100,00		-0,76	-0,37	
30/9/22					0,00	100,00	0,00	-2,58	-0,18	-0,45
31/12/22					-15,49	15,00		-4,02	-0,15	-0,28
31/3/23	400,00			-2,45	-15,23	65,00	-400,00	-6,70	-0,11	
30/6/23	100,00	0,00	-7,69	0,00	-3,23					
30/9/23	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00					
31/12/23	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00					
31/3/24	80,00	0,00	-12,26	-1,15	0,00					
30/6/24	105,00	0,00	-13,69	-0,94	0,00					
30/9/24	105,00	0,00	-15,22	-0,70	0,00					
31/12/24	75,00	0,00	-16,55	-0,47	0,00					
31/3/25	50,00	0,00	-17,31	-0,32	0,00					
30/6/25	50,00	0,00	-17,85	-0,21	0,00					
30/9/25	30,00	0,00	-18,37	-0,10	0,00					
31/12/25	25,00	0,00	-18,57	-0,06	0,00					
31/3/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
30/6/26	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00					
30/9/26	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00					
31/12/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
31/3/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/27	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00					
30/9/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/27	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00					
31/3/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/28	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00					
30/9/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/28	0,00	-1230,76	-38,78	0,00	0,00					

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo "Puente" (*Bridge Loan*) como el préstamo "Mini-perm". Sin embargo, dado que el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo "Puente" ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo

⁶⁹ Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. Si bien en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se recomienda aproximar el costo de la deuda a través de la tasa libre de riesgo más la prima de riesgo país, dicha formulación permite reflejar adecuadamente el costo financiero que asume la empresa con la obtención de fondos de terceros para implementación de la infraestructura. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

⁷⁰ Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

“Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros⁷¹.

44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo “Puente” podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda⁷², determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%⁷³, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla A-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

Fecha	Desembolso de deuda (principal)	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2021	0,00	0,00	0,00	-1,04	0,00	1,04
31/03/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/09/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2022	0,00	0,00	0,00	-15,49	0,00	15,49
31/03/2023	400,00	0,00	0,00	-15,23	-2,45	-382,32
30/06/2023	100,00	0,00	-7,69	-3,23	0,00	-89,07
30/09/2023	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00	-100,41
31/12/2023	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00	-109,24
31/03/2024	80,00	0,00	-12,26	0,00	-1,15	-66,59
30/06/2024	105,00	0,00	-13,69	0,00	-0,94	-90,37
30/09/2024	105,00	0,00	-15,22	0,00	-0,70	-89,08
31/12/2024	75,00	0,00	-16,55	0,00	-0,47	-57,98
31/03/2025	50,00	0,00	-17,31	0,00	-0,32	-32,37
30/06/2025	50,00	0,00	-17,85	0,00	-0,21	-31,94
30/09/2025	30,00	0,00	-18,37	0,00	-0,10	-11,53
31/12/2025	25,00	0,00	-18,57	0,00	-0,06	-6,37
31/03/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
30/06/2026	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00	18,94
30/09/2026	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00	18,91
31/12/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
31/03/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2027	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00	43,24
30/09/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2027	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00	46,30
31/03/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2028	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00	43,34
30/09/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2028	0,00	-1 230,76	-38,78	0,00	0,00	1 269,54
Valor Presente Neto						0,00
Costo de deuda - Trimestral						1,78%
Costo de deuda - Anual						7,33%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷¹ En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo “Puente” como el préstamo “Mini perm”; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

⁷² Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

⁷³ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

$$TIR_{anual} = (1 + TIR_{trimestral})^4 - 1$$

obteniéndose un costo de la deuda anualizado de 7,33%.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

46. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 9,77%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-10 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024

Componentes	2024	Detalle	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	T-bonds EE.UU., promedio 1928-2024	Damodaran
Prima de riesgo de mercado	7,00%	Rendimiento S&P 500, promedio 1928-2024	Damodaran
Beta promedio desapalancado	0,721	Benchmarking de operadores aeroportuarios	Bloomberg
Tasa impositiva	25,90%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Ratio Deuda-Capital	3,000	Ratio objetivo, Contrato de préstamo	LAP
Beta apalancado de LAP	2,323	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
Retorno del capital	22,77%	Cálculo	-
% Capital propio	25,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Costo de deuda	7,33%	Estimado a partir de la deuda vigente de LAP	LAP
% Deuda	75,00%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
WACC	9,77%		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO II

LAP: COSTO (USD) POR METRO CUADRADO POR LAS ÁREAS QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL NUEVO TERMINAL

A continuación, se presenta el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo (en USD) por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal:

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.⁷⁴ Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

Tabla 15. Resumen de inversiones totales del proyecto de ampliación del AIJCH

CONCEPTO	INVERSIÓN(US\$)
CAPEX DIRECTO	1,539,762,037
AIRSIDE	349,927,657
LANDSIDE	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
CAPEX DIRECTO (transversal)	170,032,144
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414
DESIGN	103,159,114
EARLYWORKS	39,570,892
SITE MANAGEMENT	15,514,765
INTEGRATION	7,791,959
CAPEX INDIRECTO	245,661,588
Project Management Office (PMO)	151,705,455
Corporate & Others	93,956,133
Total Capex NewLim	1,955,455,769
Other Capex related to NewLim	
Real Estate Projects	2,312,000
Master Planning	1,076,008
Real Estate Consultants	3,724,494
PMO Retail Consultants	1,850,000
Other	1,272,900
Total Budget NewLim	1,965,691,171

A continuación, se procede a realizar una breve descripción las partidas mencionadas en la tabla anterior para un mejor entendimiento de la estructura presupuestal del proyecto.

- **Capex Directo**
 - **Airside:** Corresponde a la inversión en la zona “Airside”, es decir, la zona de tránsito de aviones y personal encargado (lado aéreo). Se ejecutó a través de los paquetes de trabajo WP2.1 y WP2.2 (por sus siglas en inglés Work Package) construcción de la torre de control y pista de aterrizaje, respectivamente. Estos contratos se firmaron con el consorcio Wayra, encargado de la construcción de dicha infraestructura.
 - **Landside:** Corresponde la inversión en la zona “Landside”, es decir, la zona de tránsito de pasajeros, público en general y locatarios (lado tierra). Se viene ejecutando a través del paquete de trabajo WP3 que incluye la construcción del terminal, las vías públicas vehiculares, vías de acceso y edificios auxiliares, mediante un contrato EPC con el consorcio Inti Punku, encargado de la construcción de la infraestructura. Adicionalmente, el concepto “Landside” incluye contratos menores asociados a conceptos del paquete WP3.
 - **Contingency:** Corresponde a la inversión relacionada a las contingencias del proyecto, es decir, montos que se usarán para situaciones no previstas en el presupuesto inicial.
- **Capex Directo (transversal)**
 - **MOU – Memorandum of understanding:** Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).
 - **Design:** Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
 - **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

⁷⁴ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
- **Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.
- **Capex indirecto**
 - **Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.
 - **Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.
- **Other Capex related to NewLim**
 - **Real Estate Projects:** Corresponde a la inversión relacionada a la gestión de proyectos de real estate en la ciudad aeropuerto. Estas inversiones corresponden a los hoteles, parking, Plot F, parque logístico, estación de combustible, etc.
 - **Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.
 - **Real Estate Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con las consultorías de los proyectos de real estate. Principalmente, se incluye el pago de salarios para el personal encargado.
 - **PMO Retail Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con el personal de consultoría PMO, encargada de la gestión de la implementación de las tiendas retail en el nuevo terminal.
 - **Others:** Corresponde a la inversión relacionada con el capital de trabajo requerido para el inicio de operaciones del proyecto de ampliación, principalmente se incluyen cuentas de salarios.

Para cuantificar la inversión de la infraestructura, se realizó la estimación de un ratio de inversión (US\$) por metro cuadrado de la superficie del Terminal.

El valor de cada metro cuadrado de la superficie del Terminal se calcula a partir de la suma de (i) la inversión destinada para determinar el “Ratio Terminal”; (ii) la inversión en infraestructura indispensable para el funcionamiento del Terminal (Inversiones Generales relacionadas a edificios auxiliares); y (iii) la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra (p.e. movimiento de tierras).

Con respecto al punto (i), la inversión destinada para determinar el “Ratio Terminal”, es aquella inversión que se utilizará para hallar el costo por metro cuadrado de la infraestructura atribuida al Terminal. Se considera que esta inversión asciende a US\$ 676MM y se muestra en la siguiente tabla resumen.

Tabla 16. Inversiones Terminal

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	285,232,634
Swing	162,529,618
Doméstico	88,284,070
Internacional	64,701,331
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Terminal	675,966,008

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m². Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

Tabla 17. Ratio Terminal

Componentes	Resultado
Inver. terminal de pasajeros	675,966,008
Área total del terminal de pasajeros (m2)	265,000
Ratio Terminal INT-INT (US\$/m²)	2,550.82

Respecto al **punto (ii)**, se **identificaron edificios auxiliares** que tienen incidencia en el Terminal de Pasajeros. Algunos de estos son la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, la Planta de Generación Eléctrica, Sistema de Obtención de Agua Cruda, Redes y Sistemas Eléctricos etc. Se identificaron las inversiones de estos edificios y sistemas auxiliares que contribuirán con el funcionamiento del Terminal de Pasajeros. Luego, se determinaron ratios de incidencia para la asignación de las inversiones sobre el Terminal en función al consumo proyectado o utilización. Posteriormente, la inversión asignada se divide entre los metros cuadrados del Terminal para obtener ratios específicos.

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

Edificios y sistemas auxiliares	Descripción
Edificios auxiliares Landside	Tratamiento de agua, subestación eléctrica principal, data center, etc
Sistema de obtención de agua cruda	Pozos de agua (incluyen grupos de bombeo), red de tuberías de distribución y casetas
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	Diseño y construcción de la PTAR
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	Red de distribución de agua potable, alcantarillado sanitario, hidrantes contra incendios y agua helada
Redes y sistemas eléctricos Landside	Sistema, equipamiento y redes de media y baja tensión e iluminación de viales
Planta de generación eléctrica	Grupos electrógenos, transformadores, sistemas de control y la edificación
Planta de producción de agua helada	Chillers (máquinas refrigerantes), torres de enfriamiento, sistemas de bombeo
Depósito de combustible	Sistema de almacenamiento de combustible: sistema de almacenamiento diario, exterior, aspiración, etc.

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

La estimación del ratio de Edificios Auxiliares Landside se realiza sobre un grupo de edificios y sistemas señalados en el paquete WP3 (Contrato EPC + Adenda celebrado con el consorcio Intipunku). Una vez identificado cada edificio auxiliar, resulta relevante verificar el factor de incidencia o el porcentaje de asignación de la inversión que le correspondería al Terminal de pasajeros. Aquellos edificios como la subestación eléctrica o el edificio de tratamiento de agua serán asignados principalmente al Terminal, pero también se identificaron edificios que no tienen incidencia sobre el Terminal, por lo cual se colocó un factor de incidencia del 0%. El detalle de los edificios auxiliares, los niveles de inversión y los factores de incidencia se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 19. Edificios Auxiliares Landside (Inversión y Factor de incidencia)

Facility	Inversión (US\$)	Factor de incidencia Terminal
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,938,459	94.60%
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	6,595,918	0.00%
2332 Rent a car edificación	336,809	0.00%
2234 Main S/E (substation)	16,672,809	70.98%
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	464,905	0.00%
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	9,901,663	0.00%
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	2,338,407	0.00%
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672	100.00%
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877	100.00%
AIRSIDE	75,172,557	5.65%

Fuente: Elaboración propia

Para brindar un mayor detalle de la estimación de los factores de incidencia presentados en la tabla anterior, se ha desarrollado el siguiente apartado.

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es **94.60%**, calculado en base al consumo de m3/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE	
INFRAESTRUCTURA	37,7MPax m³/d
Terminal de Pasajeros	2798.5
Agua para aeronaves	36.80
CS - Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS - Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
	0.40
CS-Subestación Principal De Alta Tensión	0.40
Santa Rosa Parcela A	183.35
Santa Rosa Parcela B	0.50
Santa Rosa Parcela C	0.00
Santa Rosa Parcela D	0.00
Santa Rosa Parcela E	17.35
Santa Rosa Parcela F	16.43

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

A partir de la información presentada, se estimó que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde únicamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros, Agua para aeronaves, CS-Centro de Manejo de Aguas, CS-Manejo de Residuos, CS-Planta de Producción agua helada y CS-Subestación Principal de Alta Tensión. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es el siguiente.

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

Terminal de Pasajeros	2,798.50
Agua para aeronaves	36.80
CS-Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS-Manejo de Residuos	36.80
CS-Planta de Producción agua helada	938.00
	0.40
CS-Subestación Principal de Alta Tensión	0.40
Total del Consumo del Terminal	3,811.30
Total del Consumo del Proyecto	4,028.93
Factor de incidencia agua	94.60%

Fuente: Elaboración propia

- **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**
El factor de incidencia es **70.98%**, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.
Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 22. Consumos máximos previstos

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15,866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4,979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1,766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5,806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL_4210_FD_IPT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

Se consideró que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde solamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros y Campo de Servicios. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es de la siguiente manera.

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

Terminal de Pasajeros	15,866.64
Campo de servicios	4,979.44
Total del Consumo del terminal	20,846.08
Total del Consumo del proyecto	29,368.72
Factor de incidencia electricidad	70.98%

Fuente: Elaboración propia

- **Airside:** Se consideró un factor de incidencia de **5.65%**, calculado en base la metodología establecida en el Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023, el cual detalla que los activos relacionados a la plataforma se distribuyen en función al peso de los equipos utilizados en la atención de una aeronave promedio de 88 toneladas de peso (aproximadamente 100 pasajeros).

Dicho informe fue compartido con OSITRAN como parte de los anexos incluidos en la carta C-LAP-GPF-2024-0126 de LAP, la cual dio respuesta al oficio del OSITRAN N° 00218-2024-GRE-OSITRAN. A continuación, se presenta el cálculo realizado por dicho informe.

Tabla 24. Factor de incidencia Airside

Concepto	Estacionamiento de Aeronaves	Rampa	Comida de Avión	Combustible	TUUA	Total
TON	88.20	61.24	16.20	18.14	11.00	194.78
%	45,28 %	31.44 %	8.32%	9.31%	5.65%	100.0%

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

- **Data Center y Desconexión y Desmantelamiento de la Subestación Provisional:** El factor de incidencia es **100%**, debido a que de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que estas inversiones solo corresponden única y exclusivamente al Terminal de Pasajeros.
- **12213 Sanitary Block (Edificio de residuos), 2332 Rent a car (edificación), 2391 Staging area authorized vehicles (edificaciones), 2511-2512-2513 Control Access Points Y Otros Edificios Auxiliares De Soporte**

Para el caso de estos conceptos, se utilizó el factor de incidencia de **0%**, debido a que, de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que este tipo de inversiones se realizaron para facilidades que no implican una relación directa con el terminal de pasajeros.

Luego de aplicar los factores de incidencia a las inversiones de edificios auxiliar, se obtiene el nivel de inversión asignado al Terminal de pasajeros, el cual se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 25. Edificios Auxiliares Landside: inversión asignada al Terminal de pasajeros

Facilidad	Inversión asignada al Terminal (US\$)
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,131,531
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	-
2332 Rent a car edificación	-
2234 Main S/E (substation)	11,834,452
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	-
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	-
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	-
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877
AIRSIDE	4,247,249
Total de la inversión	30,847,781

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en base al nivel de inversión identificado, se aplica la fórmula anteriormente mencionada y se obtiene el cálculo del ratio general para edificios auxiliares Landside. El resultado se muestra a continuación.

Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

Inversión total (US\$)	30,847,781
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m²)	116.41

Fuente: Elaboración propia

b) Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4: Sistema de obtención de Agua Cruda, PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside.

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **94.60%** (el mismo factor utilizado anteriormente para agua), ya que el cálculo también depende del consumo de agua (m3/d) del Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los metros cuadrados también son los mismos que fueron utilizados anteriormente. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43
Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37
Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

c) Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8: Redes y sistemas eléctricos Landside, Planta de generación eléctrica y Depósito de combustible

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **70.98%** (el mismo factor utilizado anteriormente para electricidad), ya que el cálculo depende de los consumos máximos de energía eléctrica previstos para Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40
Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m²)	52.86
Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m²)	7.22

Fuente: Elaboración propia

d) Ratio Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Se consideró un factor de incidencia de **94.21%**, calculado en base a la demanda simultánea para el Terminal, respecto a la capacidad nominal de la planta de agua helada. Se estimó la demanda simultánea (en KW) en base a la memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev para la fase dos de la demanda simultánea para el horizonte 2025 y 2030.

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

	CÁLCULO DE DEMANDA TÉRMICA - FACILITIES 2100, 2221 Y 2222 - HORIZONTES 2025 Y 2030 [kW]								
	2100 - TERMINAL			2221/2222 - CPD			TOTAL		
	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL
DEMANDA PICO FASE 1	12,696.6	1,618.2	14,314.8	769.8	0.00	769.8	13,466.4	1,618.2	15,084.6
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 1	9,706.2	1,616.7	11,322.9	627	0.00	627.0	10,333.2	1,616.7	11,949.9
DEMANDA PICO FASE 2	14,550.3	1,618.2	16,168.5	769.8	0.00	769.8	15,320.1	1,618.2	16,938.3
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 2	11,101.9	1,616.7	12,718.6	627	0.00	627.0	11,728.9	1,616.7	13,345.6

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

El resultado del ratios estimado por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

Demanda simultánea para terminal (Facility 2100) (KW)	12,718.60
Capacidad nominal planta de agua helada (KW)	13,500.00
Factor de incidencia agua helada	94.21%

Fuente: Elaboración propia

Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo del ratio general para este edificio auxiliar. Los metros cuadrados que se hacen referencia fueron presentados anteriormente en la tabla 5.

Tabla 31. Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Inversión total (US\$) - Planta de producción de agua helada	16,989,389
Factor de incidencia	94.21%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m²)	60.40

Fuente: Elaboración propia

El Ratio Generales corresponde a la sumatoria de cada uno de los ratios estimados para los edificios auxiliares, los cuales son necesarios para el funcionamiento del Terminal de Pasajeros como la subestación eléctrica, redes y sistemas eléctricos, planta de generación eléctrica y el sistema de obtención de agua cruda.

La sumatoria total de todos los ratios de edificios auxiliares estimados se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 32. Ratio Generales

Edificios y Sistemas auxiliares	Ratio de costo de inversión (USD/m²)
Edificios auxiliares Landside	116.41
Sistema de obtención de agua cruda	11.43
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	14.37
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	31.14
Redes y sistemas eléctricos Landside	51.40
Planta de generación eléctrica	52.86
Planta de producción de agua helada	60.40
Depósito de combustible	7.22
Ratio Generales (US\$/m²)	345.23

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **punto (iii)**, la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros. Las inversiones que forman parte de este grupo son las siguientes:

- MOU Memorandum of Understanding
- Design
- Early Works
- Site Management

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorrateo de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto.

Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

Inversión Transversal	Inversión (US\$)	Airside (US\$)	Landside (US\$)	Contingency (US\$)
Inversión total por paquete de trabajo	1,539,762,037	349,927,657	1,085,867,884	103,966,496
Porcentaje de asignación	100%	23%	71%	7%
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414.35	908,001.33	2,817,638.07	269,774.95
DESIGN	103,159,114.14	23,444,029.79	72,749,662.84	6,965,421.51
EARLY WORKS	39,570,891.58	8,992,915.16	27,906,104.51	2,671,871.91
SITE MANAGEMENT	15,514,764.84	3,525,898.92	10,941,291.23	1,047,574.69

Una vez definido los niveles de inversión transversal de la zona Landside, se calcula un factor de incidencia para la asignación de la inversión que corresponde únicamente al Terminal de Pasajeros. La incidencia calculada resulta en 60.32%. La fórmula y el cálculo se muestra a continuación.

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Terminal de Pasajeros (US\$)	767,450,981
Factor de incidencia Terminal de Pasajeros	70.68%

Para calcular los ratios por m2, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m2 de Terminal de Pasajeros. A continuación, los resultados de los ratios estimados:

Tabla 35. Ratios de Transversales

MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión MOU	1,991,507
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	7.52
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Design	51,419,462
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	194.04
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Early works	19,724,035
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	74.43
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Managment	7,733,305
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	29.18
Ratio Transversales (US\$ / m2)	305.16

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, el ratio por metro cuadrado para valorizar la inversión en infraestructura dentro del terminal es resultado de la sumatoria de todos los ratios calculados anteriormente. El resultado se presenta a continuación:

Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros

Ratio Terminal	2,550.82
Ratio Generales	345.23
Ratio Transversales	305.16
Ratio de Terminal de Pasajeros	3,201.21

Fuente: Elaboración propia

Es preciso señalar que, para estimar el ratio de valorización de los metros cuadrados que corresponden a una oficina que se encuentra dentro del Terminal, se considera necesario realizar ajustes a los ratios previamente calculados. Los ajustes y motivos de estos se detallan a continuación:

- **Ratio Terminal**

Se considera adecuado retirar inversiones relacionadas a los siguientes conceptos que figuran en el contrato EPC+Adenda 2 firmado con Inti Punku:

- **Equipos aeroportuarios**
Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- **MEP (Mechanical, electrical and plumbing)**
Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.
- **Señalética**
Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.
- **ICT (Information and communication technology)**
Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión.

El siguiente cuadro muestra un despliegue del concepto ICT que se encuentra en el contrato EPC+Adenda 2 del paquete 3. Se ha marcado con un “Si” en los conceptos que sí deberían reflejarse en la inversión, ya que los usuarios intermedios acceden a dicho servicio; y un “No” en los conceptos que deberían excluirse de la inversión ya que son inversiones para servicios que se brindan exclusivamente a los pasajeros:

Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT

CONCEPTOS EN PLANTILLA ICT	INVERSIÓN DE SERVICIO ASOCIADO A USUARIOS INTERMEDIOS
Airport Operations Control Centre (CCO)	NO
Emergency Control Centre (COE)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RRC)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	SI
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	SI
Closed Circuit Television (CCTV) System	SI
Perimeter Intrusion and Detection System (PIIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	SI
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	SI
Seismic and Tsunami Alert System	SI
Cable Management System	SI
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	SI
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hosting and Management	NO
Master Clock System	SI
Local Area Network (LAN)	SI
Airport Wireless System	SI
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

A continuación, se muestra el detalle de las inversiones que se consideran adecuadas retirar para el cálculo del ratio de Oficinas del Terminal:

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	81,845,180
MEP	67,424,234
ICT	14,420,946
Swing	46,086,675
MEP	35,270,965
ICT	10,815,709
Doméstico	19,728,909
MEP	14,321,055
ICT	5,407,855
Internacional	18,657,472
MEP	13,249,618
ICT	5,407,855
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Retiradas	241,536,591

Por lo tanto, las inversiones consideradas únicamente para determinar el ratio de Oficinas del Terminal, son las siguientes:

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	203,387,454
Swing	116,442,943
Doméstico	68,555,161
Internacional	46,043,859
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418

Finalmente, el cálculo del ratio por metro cuadrado de las Oficinas dentro del Terminal queda determinado por la división de las Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal entre los metros cuadrados total del Terminal de Pasajeros:

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m ²)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **Ratio Generales**

Se considera adecuado retirar en su totalidad los conceptos relacionados a los "Ratios Generales", ya que dichas inversiones están relacionadas a servicios que son recuperados en otras tarifas cobradas a los usuarios intermedios: cargos por consumo de energía eléctrica, cargo por consumo de agua, etc. El resumen de los conceptos de estos edificios no considerados es el siguiente:

- Edificios auxiliares Landside
- Sistema de obtención de agua cruda
- PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
- Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside
- Redes y sistemas eléctricos Landside
- Planta de generación eléctrica
- Planta de producción de agua helada
- Depósito de combustible

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

Debido a que no se consideran todas las inversiones del Terminal de Pasajeros, pues se retiran diversas de ellas (lo cual se detalló en la sección de Ratio Terminal), es necesario volver a calcular los ratios transversales ya que se tiene una nueva incidencia de la inversión directa:

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Oficinas del Terminal de Pasajeros (US\$)	434,429,418
Factor de incidencia	40.01%
MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión MOU	1,127,337
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	4.25
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Design	29,107,140
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	109.84
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Early works	11,165,232
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	42.13
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Managment	4,377,611
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	16.52
Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m2)	172.74

Finalmente, el Ratio de las Oficinas del Terminal, es el resultado de la sumatoria de los ratios previamente detallados:

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

	TUUA	Oficinas del Terminal
Ratio Terminal (USD/m2)	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m2)	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m2)	305.16	172.74
Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m2)	3,201.21	1,812.10

MANDATO DE ACCESO PARA EL USO DE FACILIDADES ESENCIALES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHÁVEZ”

Conste por el presente documento, el **Mandato de Acceso para el Uso de Facilidades Esenciales en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”**, en adelante, “el Mandato”, que celebran de una parte:

- **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, la que en adelante se denominará “LAP” con Registro Único del Contribuyente N°20501577252 y domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N°11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima y Callao; quien interviene en el presente Mandato debidamente representada por su, el señor, identificado con, y por su Apoderada, la señora, identificada con D.N.I. N°, según poder que obra inscrito en la referida Partida; y, de la otra parte;
-, la que en adelante se denominará el “**USUARIO INTERMEDIO**”, con Registro Único del Contribuyente N° y domicilio en Av....., inscrita en la Partida Electrónica N° del Registro de Personas Jurídicas de Lima debidamente representado por sus Apoderados, ..., identificado con, de conformidad con los poderes que corren inscritos en la mencionada Partida.

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

En el presente Mandato, los términos cuyas primeras letras estén consignadas en mayúsculas, tendrán el significado que se le asigne en la “Cláusula Segunda.- Definiciones”.

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

ANTECEDENTES

Cláusula Primera. -Antecedentes. -

- 1.1. LAP es una sociedad comercial de responsabilidad limitada, constituida bajo las leyes del Perú, titular del Contrato de Concesión.
- 1.2. A efectos de realizar el aprovechamiento económico de los bienes que forman parte del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (en adelante “el Aeropuerto”), LAP puede (i) administrar, operar y explotar el Aeropuerto y llevar a cabo construcciones en el mismo a fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en ellos, y (ii) usar, explotar y aprovechar los bienes entregados en concesión, incluidas sus construcciones. Dentro de sus instalaciones, el Aeropuerto cuenta con terrenos, almacenes, hangares, módulos, oficinas, tiendas, áreas para tiendas, stands, servicios de counters, entre otros bienes muebles e inmuebles debidamente delimitados y especificados, los mismos que forman parte de la referida concesión.
- 1.3. El USUARIO INTERMEDIO es una persona jurídica debidamente constituida o una sucursal debidamente establecida y existente válidamente al amparo de las leyes peruanas, cuenta con todas las facultades y poderes necesarios para celebrar este Mandato y desarrollar el objeto de este. Adicionalmente, el USUARIO INTERMEDIO cuenta con -y mantendrá vigentes- todas sus Licencias, autorizaciones y permisos para

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 18:05:16 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 11:07:11 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:46:22 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:35:06 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:31:38 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 01:20:24 -0500

el uso de Facilidades Esenciales en el Aeropuerto, en especial –pero sin limitarse a- la respectiva certificación emitida por la DGAC.

- 1.4. Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) los temas técnicos aplicables al Mandato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, los cuales deberán ser previamente comunicados a los USUARIOS INTERMEDIOS; (v) las características y toda la información detallada expresamente en el Mandato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable y las condiciones medioambientales que aplican al (las) Áreas.

II. CONTENIDO NORMATIVO

Cláusula Segunda. - Definiciones. –

Las palabras del Mandato con letra inicial en mayúscula tienen el significado detallado en el Anexo 2- Definiciones.

Cláusula Tercera. - Objeto del Mandato. -

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

La finalidad de este Mandato es ceder en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, el (las) Área (s) indicadas en el Acta de Entrega calificada(s) como Facilidad (es) Esencial (es) de acuerdo con el REMA.

En consecuencia, el presente Mandato de acceso tiene por objeto determinar los términos, condiciones y cargo (s) aplicable (s) para que LAP ceda en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO el (las) Área (s) con el fin que este pueda prestar el Servicio Esencial señalado en el Anexo N°1 -Condiciones Particulares.

Las únicas actividades que el USUARIO INTERMEDIO podrá llevar a cabo en el(las) Área(s) calificadas como Facilidades Esenciales serán las detalladas en el Anexo 1 – Condiciones Particulares.

Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Mandato. -

4.1 Plazo de vigencia

- 4.1.1 El presente Mandato tendrá la vigencia señalada en la cláusula segunda del Anexo 1 – Condiciones Particulares.

4.2 Fases del Mandato y lineamientos aplicables

- 4.2.1 Las Fases en las que se desarrollará el Mandato son: (i) Planificación y Diseño; (ii) Habilitación; y (iii) Operación.
- 4.2.2 Sin perjuicio de las obligaciones reguladas en esta cláusula, el alcance total, lineamientos técnicos y obligaciones particulares de las Fases de Planificación y Diseño, y de Habilitación se desarrollan principalmente en el Manual HUMO o documento que

establezca LAP en caso dicho documento técnico se modifique, mientras que los Anexos de Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación se centran principalmente en la ejecución de la Fase de Operación del Mandato.

- 4.2.3 La Fase de Planificación y Diseño inicia desde la fecha indicada en las Condiciones Particulares de Contratación y comprenderá: (i) el desarrollo del diseño y *layout* del Área, (ii) la elaboración del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo de los trabajos de Habilitación que se realizarán en el(las) Área(s); los que deben ser revisados y aprobados por LAP, y (iii) la obtención de todas las Licencias necesarias para la ejecución de la Fase de Habilitación.
- 4.2.4 Completadas todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño, se dará inicio a la Fase de Habilitación, la cual comprenderá: (i) la entrega del(las) Área(s) según lo establecido en el presente documento, incluyendo los requisitos que se detallan en la cláusula 6.1.2 siguiente, (ii) la ejecución total de los trabajos de Habilitación del(las) Área(s), que deberá ser aprobado por LAP, y (iii) la ejecución del Operational Readiness and Airport Transition (ORAT).
- 4.2.5 Durante la Fase de Habilitación del(las) Área(s), el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener el(las) Área(s) debidamente cercada(s) y cubierta(s) según las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y cualquier otro lineamiento indicado por LAP. En dicho caso, deberá cumplir con los requisitos que LAP le informe para colocar la señalética correspondiente.
- 4.2.6 Adicionalmente a lo antes señalado y lo regulado en los Anexos respectivos, desde la fecha de celebración del Mandato, el USUARIO INTERMEDIO asume las obligaciones y declaraciones que se indican a continuación:
 - 4.2.6.1 Asumir el desarrollo y ejecución del Mandato bajo su costo, cargo, responsabilidad y riesgo, debiendo cumplir con las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, las Leyes Aplicables, el Contrato de Concesión, y este Mandato.
 - 4.2.6.2 Elaborar el Cronograma de Ejecución que será aprobado por LAP, de acuerdo al plazo y disposiciones establecidas en el Manual HUMO o documento que lo complemente y/o sustituya para las Fases de Planificación y Diseño y Habilitación del(las) Área(s). Dicho Cronograma de Ejecución deberá ajustarse a los plazos e hitos establecidos para la integración con el Proyecto New Lim, los cuales serán comunicados por LAP y podrán ser modificados por éste dando previo aviso al USUARIO INTERMEDIO. Todos los plazos del Cronograma de Ejecución deberán mostrar una holgura respecto de los plazos en el cronograma de integración del Proyecto New Lim, según lo que LAP disponga.

El USUARIO INTERMEDIO queda eximido de responsabilidad si los plazos e hitos para la integración con el Proyecto New Lim sufren retrasos por Causas No Imputables al USUARIO INTERMEDIO, afectando el cumplimiento del Cronograma de Ejecución, en cuyo caso el USUARIO INTERMEDIO queda exonerado de la aplicación de Penalidades.

De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiriese una actualización al Cronograma de Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el procedimiento definido en el Manual HUMO o el documento que lo sustituya y/o complemente. El USUARIO INTERMEDIO acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y

cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas. Si la actualización se realiza por causa del USUARIO INTERMEDIO, este acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas.

- 4.2.6.3 El USUARIO INTERMEDIO conoce y acepta que, para efectos del correcto desarrollo del Proyecto New Lim, se requiere de la intervención y correcta coordinación de LAP, y en general de todos los contratistas que colaboren en los trabajos de construcción del Nuevo Terminal. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a canalizar todas las coordinaciones a través de LAP. Para estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener un estrecho nivel de coordinación con LAP a fin de alinear la ejecución del Mandato con la ejecución del Proyecto New Lim; en consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a trabajar en coordinación constante con LAP. Dichas coordinaciones comprenden, entre otros: i) todo lo relativo a los trabajos para la Habilitación del(las) Área(s); y, ii) todo lo relativo a la integración e interfaces, tanto físicas, eléctricas, de datos y de sistemas, asociadas a la habilitación del(las) Área(s).

Adicionalmente y, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el USUARIO INTERMEDIO deberá colaborar, siempre a través de LAP, con los terceros involucrados en el Proyecto New Lim siempre que esto no afecte el Servicio Esencial. Este deber de colaboración se traduce en el cumplimiento de las siguientes obligaciones a cargo del USUARIO INTERMEDIO:

- i. Coordinar el acceso al(las) Área(s), asegurándose de no impedir el normal desarrollo de las actividades de LAP y los contratistas. El USUARIO INTERMEDIO queda eximido de responsabilidad sino le permite acceder al(las) Área(s) por causas que no le sean imputables al USUARIO INTERMEDIO, afectando el cumplimiento del Cronograma de Ejecución, en cuyo caso el USUARIO INTERMEDIO queda únicamente exonerado de la aplicación de Penalidades, de ser estas aplicables.
- ii. Dar aviso inmediato a LAP cuando identifique algún potencial conflicto o interferencia con las actividades de un tercero involucrado en el Proyecto New Lim o una desviación de los plazos e hitos para la integración con el Proyecto New Lim que pudiera afectar el desarrollo de las actividades de los terceros, debiendo tomar todas las medidas necesarias para reducir el impacto o la afectación en las actividades a desarrollarse por terceros involucrados y en el desarrollo del Proyecto New Lim.
- iii. Colaborar con LAP y los terceros involucrados para resolver cualquier potencial conflicto o interferencia relacionado con la ejecución y Habilitación del(las) Área(s), y otras actividades que formen parte de la ejecución del Proyecto New Lim siempre que ello no afecte la prestación del Servicio Esencial.
- iv. Asistir a las reuniones que LAP convoque para efectos de coordinación con los terceros involucrados en el Proyecto New Lim para lo cual se dará el aviso en un plazo razonable en coordinación con el USUARIO INTERMEDIO

En tal sentido, todas las relaciones contractuales de El USUARIO INTERMEDIO y en general de todos los contratistas, referidos al Proyecto New Lim, deberán establecerse directa y únicamente con LAP. El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que ningún tercero involucrado en el Proyecto New Lim podrán dar instrucciones al USUARIO INTERMEDIO si no es a través de LAP. Por tanto, el USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a no aceptar instrucciones de ningún tercero. Cualquier trabajo que el USUARIO INTERMEDIO realice como consecuencia de una instrucción por parte de un tercero involucrado en el Proyecto New Lim supondrá un incumplimiento del Mandato. Adicionalmente, y sin perjuicio de las medidas que LAP podrá tomar frente a dicho incumplimiento, el trabajo se entenderá que ha sido realizado a riesgo y costo del USUARIO INTERMEDIO. Las medidas y gastos en que incurra el USUARIO INTERMEDIO para el cumplimiento de lo establecido en la presente cláusula se consideran parte integrante del alcance del Mandato. En caso de incumplimiento de esta obligación, LAP podrá resolver el Mandato de conformidad con el artículo 1430 del Código Civil.

- 4.2.7 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer plena y perfectamente el estado y situación legal de(las) Área(s), y ha verificado su situación y características técnicas, todo lo anterior sobre la base y limitado a la información que le ha brindado LAP, por lo que, no podrá considerar la falta de documentación o de información como una justificación de eventuales retrasos en la ejecución del Mandato. El USUARIO INTERMEDIO deberá tramitar u obtener los documentos que necesite sobre el(las) Área(s), con la debida anticipación, a efectos de no entorpecer el cumplimiento de la ejecución del Mandato.
- 4.2.8 Tomar las medidas necesarias para evitar que se dificulte el normal y óptimo desarrollo de: (i) los trabajos para la construcción del Nuevo Terminal, y cualquier otra construcción que se esté realizando en el mismo; y, (ii) las operaciones diarias del Aeropuerto. También adoptará las medidas necesarias para evitar cualquier inconveniente a los usuarios del Aeropuerto, trabajadores de LAP y a cualquier entidad, empresa o empleado que forme parte del ecosistema aeroportuario. El USUARIO INTERMEDIO adoptará cualquier medida que LAP le indique respecto a lo mencionado en este numeral, siempre que dicha medida no genere un mayor costo en el USUARIO INTERMEDIO y no represente un impacto en la prestación del Servicio Esencial.

LAP podrá ordenar al USUARIO INTERMEDIO, la suspensión de cualquier actividad por razones de seguridad operativa, previa presentación de la evidencia que sustente su pedido, que a su criterio o a criterio de las Autoridades Gubernamentales correspondientes: (i) dificulte el normal desarrollo de las operaciones diarias del Aeropuerto, así como de cualquier construcción que se esté realizando en el mismo; y/u (ii) ocasione cualquier tipo de inconveniente de seguridad operativa tanto para los usuarios del Aeropuerto como para toda la comunidad aeroportuaria; para lo cual bastará con que LAP envíe una Comunicación al USUARIO INTERMEDIO, indicando las razones que justifican la suspensión y adjuntando las respectivas evidencias o documentos de respaldo, en cuyo caso, el USUARIO INTERMEDIO deberá de cumplir a la mayor brevedad posible en función a la naturaleza de la actividad y bajo las instrucciones dadas por LAP. De no haber una justificación objetiva relacionada con la continuidad de las operaciones del aeropuerto, o de ser alguna contingencia que pueda ser controlada por el USUARIO INTERMEDIO, el USUARIO INTERMEDIO no suspenderá las actividades. La suspensión de actividades por los motivos indicados en la presente cláusula, no representan un incumplimiento al Contrato. En caso el motivo que genere la suspensión de actividades pueda ser subsanado de manera inmediata por el USUARIO INTERMEDIO y previa aprobación de LAP, éste podrá decidir eliminar la orden de suspensión de actividades..

Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Mandato, tales como (de manera enunciativa mas no limitativa): (i) el Cronograma de Ejecución; (ii) el Plazo; y, (iii) el inicio del pago del Cargo de Acceso u otra obligación dineraria a cargo del USUARIO INTERMEDIO, siempre que la suspensión se haya generado por un incumplimiento del USUARIO INTERMEDIO del Mandato o las Leyes Aplicables.

- 4.2.9 Conoce que LAP podrá realizar inspecciones a las Áreas, las cuales no alterarán el normal desarrollo de las actividades del USUARIO INTERMEDIO, con la finalidad de constatar el estricto cumplimiento de los requisitos detallados en el Manual HUMO o documento que lo sustituya y/o complemente. El USUARIO INTERMEDIO está obligado a permitir y colaborar con dichas inspecciones sin restricción alguna, salvo lo mencionado previamente. Como parte de la inspección, LAP o a través del tercero que esta designe podrá realizar observaciones a cualquier trabajo o actividad que esté desarrollando el USUARIO INTERMEDIO, emitir No Conformidades e incluso, ordenar la paralización total o parcial de la ejecución del Mandato, siempre y cuando este accionar se encuentre debidamente sustentado y se haya brindado un plazo mínimo de 10 días hábiles al USUARIO INTERMEDIO para poder levantar la observación.

Se deja constancia que la inspección antes mencionada es referida única y exclusivamente respecto al cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO establecidas en el Mandato y del estricto cumplimiento de los requerimientos de LAP. El hecho de que se realice o no una inspección y que LAP emita o no una observación o No Conformidad, no liberará al USUARIO INTERMEDIO de sus obligaciones y garantías establecidas en el Mandato, siendo el único y exclusivo responsable de la Habilitación y Operación del Mandato.

Asimismo, se deja constancia de que la obligación del USUARIO INTERMEDIO de permitir irrestrictamente las inspecciones supone, además de lo antes indicado, que, cuando LAP requiera realizar las inspecciones, el USUARIO INTERMEDIO deberá estar en el(las) Área(s) y dar todas las facilidades del caso. Para ello, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a que esté presente, durante las inspecciones, en calidad de responsable, el jefe o responsable de la obra; ello, con la finalidad de que LAP pueda obtener respuestas a sus preguntas y observaciones en el mismo momento de las inspecciones.

- 4.2.10 Otorgar acceso al OSITRAN a: (i) el(las) Área(s) donde se ejecuten los trabajos de Habilitación; y, (ii) la documentación necesaria; cuando así el OSITRAN lo requiera.

Inspecciones programadas: En este caso, LAP dará aviso al USUARIO INTERMEDIO del requerimiento del OSITRAN, de manera que el USUARIO INTERMEDIO pueda gestionar dicho acceso en la oportunidad requerida. Cualquier documentación, evidencia o indicaciones que puedan resultar de dicho acceso serán gestionadas por LAP, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a colaborar con aquél.

Inspecciones no programadas: En este caso, el USUARIO INTERMEDIO deberá dar aviso inmediato a LAP, a fin de que LAP pueda participar del acceso solicitado por el OSITRAN. Cualquier documentación, evidencia o indicaciones que puedan resultar de dicho acceso serán gestionadas por LAP, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a colaborar con aquél.

A solicitud de LAP y dentro de los plazos requeridos por éste, el USUARIO INTERMEDIO deberá proporcionar toda la información sobre la ejecución del Mandato a fin de cumplir con las Leyes Aplicables que, sobre la materia, hayan sido requeridas por el OSITRAN.

Estas solicitudes de acceso al(las) Área(s) y verificación de procedimientos constructivos y/u operativos se extienden a cualquier Autoridad Gubernamental que así lo solicite, dentro de sus competencias.

- 4.2.11 El USUARIO INTERMEDIO deberá participar de la ejecución del ORAT, donde se verificará la funcionalidad de todo el Aeropuerto (a través de pruebas integrales) según las indicaciones de LAP. Este último indicará al USUARIO INTERMEDIO la fecha de inicio de la Fase de Operación, una vez que se haya completado el ORAT y se encuentre todo listo para el inicio de la operación del Nuevo Terminal.
- 4.2.12 Una vez concluida la Fase de Habilitación, el USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP una copia de los planos *as built* del(las) Área(s) por especialidad, de acuerdo y dentro del plazo informado por LAP para tal efecto, de ser el caso, y un reporte que dé cuenta de los trabajos realizados, los que deberán estar debidamente suscritos por el arquitecto o ingeniero responsable y colegiado.

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

- 5.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso por el arrendamiento del Área la suma señalada en el Anexo 1 – Condiciones Particulares.
- 5.2 El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP desde la entrega del área, siempre que el Nuevo Terminal haya iniciado operaciones.
- 5.3 El Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) primeros Días calendario siguientes de recibida la factura de cada mes, por parte del USUARIO INTERMEDIO.
- 5.4 El pago del Cargo de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en virtud del Contrato, se realizará mediante transferencia bancaria a la cuenta de abono señalada por LAP mediante carta que podrá ser enviada de manera física o mediante correo electrónico. Dicha cuenta podrá ser de titularidad de LAP o de quien esta designe, pudiendo LAP ceder los flujos del Contrato libremente a terceros. El pago se entenderá cumplido con el abono a la cuenta señalada por LAP. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar, oportunamente, los trámites necesarios, siempre y cuando LAP lo sustente..
- 5.5 LAP comunicará por escrito al USUARIO INTERMEDIO cualquier cambio vinculado con la cuenta. El USUARIO INTERMEDIO, se obliga a efectuar los pagos en la nueva cuenta abierta por LAP materia de la Comunicación, siempre y cuando la Comunicación haya sido hecha por lo menos con una anticipación de cinco (5) Días Hábiles de la fecha en la que el USUARIO INTERMEDIO deba hacer el depósito.

Las Partes acuerdan que LAP tendrá la facultad de diseñar e implementar procedimientos alternativos de pago de los Cargos de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en ejecución de este Mandato, los que se encontrarán conforme con las Leyes Aplicables. LAP deberá comunicar los nuevos procedimientos de pago con una antelación no menor a diez (10) Días Hábiles al mes en

que disponga que entren en vigencia. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a cumplir con los procedimientos de pago que LAP implemente dentro de los estándares aplicables a la industria de medios de pago en el Perú.

- 5.6 En cada oportunidad que efectúe el pago de los Cargos de Acceso y cualquier otro monto establecido en el presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar vía correo electrónico la constancia de dicho pago al siguiente correo electrónico de LAP: lapcobranzas@lima-airport.com o la que LAP indique, en un plazo no mayor de tres (3) Días Hábiles de efectuados dichos pagos.
- 5.7 El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que el OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.
- 5.8 El USUARIO INTERMEDIO podrá autorizar a LAP a compensar cualquier suma de dinero que tenga que pagar a favor del USUARIO INTERMEDIO (bajo cualquier contrato y/o título) contra cualquier adeudo que tenga el USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP bajo este Mandato, conforme a las indicaciones del USUARIO INTERMEDIO. Dicha compensación no podrá ser tomada por el USUARIO INTERMEDIO como un obstáculo o excusa para no continuar con la debida ejecución del Mandato y el desarrollo de sus Actividades.

Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. -

6.1 Entrega de (las) Áreas:

- 6.1.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el (las) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente Mandato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares.
- 6.1.2 Del mismo modo, declara conocer las características del (de las) Área(s) las cuales se encuentran señaladas en el Anexo N° 4 - Relación de Área(s) que forman parte de este Mandato.
- 6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos:
 - i. Aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilitación.
 - ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.
 - iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP.

Las Partes acuerdan que, en caso haya alguna demora en la entrega del(las) Área(s) por causas no imputables a LAP, a su Personal o tercero del que se valga, LAP no asumirá responsabilidad alguna ni corresponderá ninguna indemnización a favor del USUARIO INTERMEDIO por dicha demora, ampliándose el plazo de entrega de manera automática y sin responsabilidad de LAP por el mismo tiempo que dure la demora en la entrega. En caso la demora se deba a causas imputables a LAP, a su Personal o tercero del que se valga, esta deberá indemnizar a los USUARIOS INTERMEDIOS por cualquier daño o perjuicio que la demora les genere.

- 6.1.4 La entrega de la posesión del(las) Área(s) se formalizará a través de un Acta de Entrega que suscribirán las Partes y que formará parte integrante del Mandato.
- 6.1.5 Desde la fecha en que se produzca la entrega del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO, este último tendrá a su exclusivo cargo y responsabilidad la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de: (i) el(las) Área(s); y, (ii) las construcciones, hasta la fecha en que cumpla con la devolución de ésta(s) a favor de LAP, conforme a lo indicado en esta cláusula.
- 6.1.6 El USUARIO INTERMEDIO podrá solicitar a LAP el cambio del (de las) Área (s) asignadas en ejecución del presente Mandato y LAP podrá acceder a dicha solicitud en la medida que cuente con la infraestructura correspondiente. Dicho cambio se producirá en los términos, condiciones y plazos que LAP le comunique.

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

6.2 Propiedades del (las) Área(s)

El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) de propiedad del MTC y que todo lo resultante de la ejecución del Mandato (incluidas las Mejoras, salvo lo dispuesto en la Cláusula Décima Sexta en lo pertinente) permanecerá en beneficio del(las) Área(s) y será de propiedad del MTC, sin tener derecho a exigirle a LAP ni al MTC, ningún tipo de reembolso, compensación, indemnización y, en general, ningún tipo de contraprestación de ninguna clase y/o naturaleza, salvo en caso de resolución contemplado en la Cláusula Vigésimo Cuarta.

6.3 Condiciones generales referidas al(las) Área(s) y las reglas de uso

Sin perjuicio de las condiciones específicas que se incorporen en el Anexo 3 – Acta de Entrega del (de las) Área(s) a suscribirse por las Partes como condición para la entrega del(las) Área(s), se aplicarán las siguientes reglas de uso:

- 6.3.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) un(os) espacio(s) físico(s) vacío(s) y que es de su cuenta, costo y riesgo, la habilitación de la infraestructura que haga falta y sea necesaria para el desarrollo íntegro del Mandato y de sus Actividades, de acuerdo con su Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, según criterio de LAP, lo que incluye, pero no se limita a, los conceptos que involucran las Fases y las Mejoras a lo largo de la vigencia del Mandato, que sean necesarias para la ejecución del mismo.
- 6.3.2 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer un uso y cuidado diligente del(las) Área(s).
- 6.3.3 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a adecuar las Actividades a los criterios de orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria que LAP haya establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
- 6.3.4 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a no utilizar, para ningún fin, áreas adicionales al(las) Área(s).
- 6.3.5 El USUARIO INTERMEDIO declara que asume la responsabilidad exclusiva frente a sus clientes y/o terceros por el desarrollo de sus Actividades y las consecuencias derivadas de este, y en general, por todos los actos u omisiones del propio USUARIO INTERMEDIO, de su Personal, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

- 6.3.6 El USUARIO INTERMEDIO estará obligado a conservar y devolver el (las) Área(s) en el mismo estado en que la(s) recibe, tal como consta en el Acta de Entrega y en la Memoria Descriptiva respectiva, salvo el desgaste propio del uso, siendo de su exclusivo costo y responsabilidad su debido mantenimiento, así como la reparación de cualquier daño y/o desperfecto que un uso descuidado o, de ser el caso, negligente de la(s) misma(s) pudiera afectar dicho estado.
- 6.3.7 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a no realizar actividades distintas a las incluidas en el numeral 1.2 del Anexo 1 – Condiciones particulares, salvo autorización previa y por escrito de LAP.

6.4 Ocupación del(las) Área(s)

- 6.4.1 El USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por la planificación, diseño, mantenimiento, habilitación y operación del(las) Área(s) conforme a lo previsto en el Mandato.

En este sentido, entre otras cosas, se obliga a presentar el Plan de Mantenimiento Anual, conforme a las disposiciones del manual o lineamiento vigente que LAP alcance para tal efecto, quedando obligado a su cumplimiento. Sin perjuicio de lo anterior, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a realizar cualquier mantenimiento que fuera necesario para que el(las) Área(s) se mantenga(n) acorde(s) con la arquitectura del Aeropuerto, las normas y disposiciones legales, y otros manuales y lineamientos establecidos por LAP, siendo de su cuenta y cargo los gastos que ello origine.

- 6.4.2 El USUARIO INTERMEDIO deberá coordinar y obtener la autorización previa de LAP antes de realizar cualquier remodelación o cambio al *layout*, diseño y/o fachada del(las) Área(s).

En la solicitud mencionada en el párrafo anterior, el USUARIO INTERMEDIO deberá adjuntar una memoria descriptiva y planos de la remodelación, adecuación o cambio al *layout*, diseño y/o fachada del(las) Área(s). LAP podrá solicitar al USUARIO INTERMEDIO información adicional con la finalidad de otorgar la autorización respectiva.

- 6.4.3 El USUARIO INTERMEDIO deberá emplear los sistemas y servicios de comunicación definidos y establecidos por LAP, para garantizar el orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a contratar y pagar únicamente a el(los) concesionario(s) y/u operadore(s) autorizado(s) por LAP para gestionar los siguientes servicios: (i) la central telefónica de LAP; (ii) los servicios de comunicación por cable (TV Cable, etc.); (iii) los servicios de acceso a internet (alámbricos e inalámbricos); y, (iv) los servicios de comunicación para transmisión de datos punto a punto. Previo a la contratación de estos sistemas o servicios de comunicación, el USUARIO INTERMEDIO deberá solicitar a LAP, el listado de concesionario(s) y/u operadores autorizado(s) por este último.

- 6.4.4 El USUARIO INTERMEDIO podrá instalar letreros exteriores, a su costo, en la fachada de la infraestructura del(las) Área(s), previa autorización por escrito de LAP y, de ser el caso, de las Autoridades Gubernamentales que correspondan. Esta estipulación se refiere exclusivamente a los letreros para la identificación del USUARIO INTERMEDIO y desarrollo de las Actividades en el(las) Área(s). Cualquier otro letrero/publicidad, propia o de terceros, deberá ser solicitada por el USUARIO INTERMEDIO a LAP, quien podrá evaluar la solicitud a su discreción y podrá autorizarla para que sea operada a través del operador de publicidad autorizado por LAP.

- 6.4.5 En lo que respecta a daños y/o desperfectos en el(las) Área(s), su reparación será de exclusiva responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO, asumiendo todos los costos para ello, salvo que este último demuestre que los referidos daños y/o desperfectos son atribuibles a LAP. En caso estos daños y/o desperfectos sean atribuibles a LAP, su reparación será de exclusiva responsabilidad de LAP, asumiendo todos los costos para ello.
- 6.4.6 El USUARIO INTERMEDIO deberá informar a LAP, en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas desde que tome Conocimiento Efectivo, de cualquier siniestro, accidente o hecho (usurpación, perturbación, intento de imposición de servidumbre, notificación de una Autoridad Gubernamental, entre otros) que pudiera afectar el normal desarrollo de las Actividades en el(las) Área(s). Dicha comunicación especificará todos los datos necesarios para que LAP pueda conocer el alcance del hecho, siniestro o accidente.
- 6.4.7 El USUARIO INTERMEDIO asume total responsabilidad por la seguridad del (las) Áreas(s) las veinticuatro (24) horas del día, durante los siete (7) días de la semana. Salvo supuestos de responsabilidad por parte de LAP y su Personal, LAP no tendrá responsabilidad alguna por los daños y/o perjuicios que se puedan generar a partir de cualquier hecho que pudiera afectar o afecte los bienes de propiedad del USUARIO INTERMEDIO o de cualquier tercero que haga uso o ingrese al(las) Área(s), como (de manera enunciativa mas no limitativa): sustracción, pérdida, deterioro, robo, hurto, entre otros.
- 6.4.8 El USUARIO INTERMEDIO reconoce que LAP puede emprender actividades de construcción, reconfiguración, reparación u otras actividades relacionadas con la operación, mantenimiento y reparación del Aeropuerto y que esto podría implicar que sea necesario acomodar la construcción de conexiones en el Aeropuerto o reubicar o reconfigurar otras instalaciones. LAP se compromete a hacer esfuerzos razonables para minimizar la interrupción de las Actividades durante dicho período de construcción o mantenimiento, y notificará al USUARIO INTERMEDIO con anticipación de dicho(s) trabajo(s) siempre que sea posible (excepto en el caso de una emergencia, en cuyo caso no se requerirá notificación).
- 6.4.9 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera irrevocable, que no tendrá ningún derecho a compensación o reclamo alguno por la ejecución de alguna de las actividades señaladas en el párrafo anterior, ni sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas ni referir incumplimiento del pacto de disfrute silencioso (expreso o implícito), siempre que dichas actividades hayan sido debidamente notificadas al USUARIO INTERMEDIO o en casos de emergencia. Las Partes podrán evaluar si tales actividades implican un impacto económico negativo en el negocio del USUARIO INTERMEDIO que pueda poner en riesgo el mismo, y establecerán comunicaciones, con el fin de llegar a un acuerdo que les permita cumplir con los fines del Mandato.
- 6.4.10 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares en el (las) Área(s) del presente Mandato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Mandato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.

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

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

- 7.1 El USUARIO INTERMEDIO deja expresa constancia de su aceptación anticipada a que la ubicación del(las) Área(s) a serle asignada(s) en virtud del presente Mandato, sea modificada y le sea reasignada una nueva ubicación dentro del Aeropuerto, la(s) cual(es) deberá(n) contar con similares y/o equivalentes características a las acordadas en el presente Contrato, siempre que dicha reubicación se deba a las siguientes causales:
- a) La ejecución del Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto, debidamente aprobado por el OSITRAN y por la DGAC.
 - b) Motivos técnicos, operacionales o de seguridad debidamente acreditados por LAP ante el OSITRAN.
- 7.2 Para tal efecto, LAP deberá notificar al USUARIO INTERMEDIO de la reubicación, en el plazo y cumpliendo el procedimiento a que se refiere el artículo 22° del REMA.
- La reubicación y/o modificación del metraje del(las) Área(s) se producirá de acuerdo con los términos, condiciones y plazos razonables que LAP le comunique al USUARIO INTERMEDIO oportunamente. En cualquier caso, el (las) Área(s) deberá(n) contar con similares y/o equivalentes características a las acordadas en el presente Contrato (salvo en cuanto a la ubicación misma), a fin de evitar en lo posible la interrupción de las operaciones del USUARIO INTERMEDIO. Una vez que se lleve a cabo la reubicación y/o modificación del(las) Área(s), las Partes celebrarán una adenda al Contrato, en la cual se precisará la nueva área(s) entregada(s) y/o el nuevo metraje del(las) Área(s), y se adjuntarán los documentos pertinentes para tales efectos.
- 7.3 En el supuesto de reubicación, el USUARIO INTERMEDIO deberá desocupar el (las) Áreas que LAP señale, dentro del plazo máximo de treinta (30) Días Hábiles de recibida la notificación de LAP a la que se refiere el numeral 7.2 del presente Mandato. Esta reubicación se hará bajo costo de LAP y en tanto se cuente disponible con el (las) Áreas de similares y/o equivalentes características a las acordadas en el presente Contrato.
- 7.4 Si en el plazo referido en el párrafo anterior, el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con desocupar por completo el (las) Área(s), el USUARIO INTERMEDIO autoriza a LAP el ejercicio de las facultades establecidas en el numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta (Disposición del Área).
- 7.5 Los incumplimientos a que se refiere la presente cláusula no podrán ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.

Cláusula Octava. - Inspecciones y Verificaciones. -

- 8.1 El USUARIO INTERMEDIO faculta a LAP y las Autoridades Gubernamentales (OSITRAN, INDECI, Municipalidad Provincial y otras que LAP indique) a realizar visitas e inspecciones periódicas al (a las) Área(s) durante el plazo de vigencia del Mandato, las cuales podrán consistir entre otros, por aspectos del propio del objeto del presente Mandato, operativos, de seguridad, orden, limpieza, mantenimiento y cuidado de infraestructura, sobre aspectos eléctricos, usos y otros que LAP estime pertinente. Tales visitas deberán ser notificadas previamente al USUARIO INTERMEDIO en un plazo mínimo de tres (3) Días Hábiles. Si el USUARIO INTERMEDIO se niega

injustificadamente a la realización de alguna visita o inspección, LAP podrá proceder de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Vigésimo Cuarta literal c).

- 8.2 Si existiera alguna observación por parte de LAP, como resultado de las inspecciones a que se refiere el numeral anterior, el USUARIO INTERMEDIO deberá subsanarlas de acuerdo con el procedimiento establecido en la Cláusula Décimo Tercera. Asimismo, en caso El USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar las observaciones respectivas conforme a lo antes señalado, será de aplicación el procedimiento establecido en dicha Cláusula.

Cláusula Novena. - Gastos y tributos. -

- 9.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a asumir el pago de cualquier contribución y/o arbitrio municipal, impuesto, carga y, en general, todo tributo creado o por crearse, que se derive de la ejecución del presente Mandato, y que afecte directa o indirectamente el uso o posesión del (de las) Área(s). En caso LAP efectúe estos pagos directamente, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsarlo conforme al numeral 18.2 del presente documento.

En tales supuestos, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar vía correo electrónico los recibos debidamente cancelados al siguiente correo electrónico de LAP: lapcobranzas@lima-airport.com dentro de los diez (10) Días calendarios posteriores a su cancelación. No obstante, en el supuesto en que LAP efectuara dichos pagos directamente ante las entidades respectivas, los mismos deberán ser reembolsados por el USUARIO INTERMEDIO dentro del plazo máximo de siete (7) Días calendario de notificado el requerimiento. Para la presentación de la acreditación del pago tendrán 10 Días calendario.

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

Cláusula Décima- Responsabilidad. -

- 10.1. El USUARIO INTERMEDIO es responsable ante LAP y frente a terceros, por cualquier daño personal y/o material que, mediante el personal a su cargo o a través de materiales / equipo / maquinaria y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el(las) Área(s) asignada(s) en el Aeropuerto, como consecuencia directa del desarrollo de las Actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto, y -en general- por el uso y aprovechamiento del (las) Área(s) asignada(s). Para tal efecto, y siempre que dichos daños sean probados, EL USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización frente a LAP y/o frente a cualquier tercero que pudieran derivarse según lo indicado.

EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros. *De manera análoga, LAP declara que EL USUARIO INTERMEDIO no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por*

los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.

- 10.2. Del mismo modo, LAP es responsable ante el USUARIO INTERMEDIO y frente a terceros, por los daños personales y/o materiales en general que, mediante su personal o a través de materiales / equipo / maquinaria y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en el (las) Área(s) asignadas en el Aeropuerto, sobre los bienes del USUARIO INTERMEDIO ubicados en dichas Áreas, como consecuencia directa del desarrollo de sus Actividades, obligándose expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización que pudieran derivarse según lo indicado, salvo las situaciones en las que en este Mandato se exceptúa expresamente a LAP, de dicha responsabilidad.
- 10.3. Sin perjuicio de lo expuesto en el numeral anterior, ambas Partes quedan liberadas de las responsabilidades imputables al incumplimiento de sus respectivas obligaciones conforme al presente Mandato, causado con motivo de caso fortuito o de fuerza mayor, entendidos estos conceptos como un hecho extraordinario, imprevisible e irresistible que impida la ejecución de las obligaciones de cada una de las Partes o determine su cumplimiento parcial, tardío y/o defectuoso.
- 10.4. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener indemne a LAP, accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los "Beneficiarios LAP"), de cualquier reclamo, demanda, sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones del USUARIO INTERMEDIO o de su Personal o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Contrato.

LAP se obliga a mantener indemne al USUARIO INTERMEDIO accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los "Beneficiarios UI"), de cualquier reclamo, demanda, sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones de LAP o de su Personal o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Contrato..

- 10.5. Este pacto de indemnidad comprende no solamente a la obligación de las partes de reparar civilmente a la otra parte por cualquier daño causado (sea patrimonial o extrapatrimonial), sino también (i) la obligación de hacerse cargo directamente y/o reembolsar, según corresponda, de las indemnizaciones y multas que se imputen a una parte por las autoridades competentes, y (ii) asumir la defensa técnica-legal o coadyuvar en la misma ante cualquiera de las ocurrencias y/o presentación de cualquiera de los reclamos antedichos, asumiendo en todos los casos los costos y costas en los que la otra parte pudiesen incurrir.

Con respecto a lo indicado en el ítem (ii) del párrafo anterior, tratándose de un proceso arbitral, judicial, extrajudicial o procedimiento administrativo en el que se le pretenda imputar responsabilidad a una parte, pero que conforme a este Mandato y/o la Ley Aplicable le corresponda a la otra parte o cuando hayan sido ambos imputados, la otra parte se obliga a ejercer una defensa activa y diligente ante el primer requerimiento o reclamo de la Autoridad Gubernamental. Sin perjuicio de esto, ambas partes mantendrán su derecho de repetir contra la otra parte de acuerdo con lo indicado previamente.

- 10.6. Asimismo, ambas Partes quedan liberadas y exoneradas recíprocamente de toda responsabilidad proveniente del presente Mandato en caso su vigencia, ejecución o aplicación sea afectada o alterada de cualquier forma por decisión del OSITRAN y/o del MTC. Ambas partes quedarán exentas de esta liberación y exoneración de responsabilidad cuando la vigencia, ejecución y/o aplicación del presente Contrato se vean afectadas o alteradas de cualquier forma por cualquier incumplimiento contractual o de las Leyes Peruanas por su propio actuar (incluyendo, pero no limitándose a la pérdida de vigencia o no obtención oportuna por parte de cualquiera de sus Licencias).
- 10.7. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO declara y reconoce que LAP, en ningún caso, será responsable por cualquier demora o incumplimiento de sus obligaciones en el presente Contrato, si dicha demora o incumplimiento se genera por causas imputables al MTC o algún tercero que actúe a nombre del MTC o de la Autoridad Gubernamental, siempre que se encuentre debidamente acreditado, con lo cual el USUARIO INTERMEDIO libera de toda responsabilidad a LAP por estos supuestos..

Cláusula Décimo Primera. - Solicitud de autorizaciones. -

- 11.1 El USUARIO INTERMEDIO deberá gestionar ante LAP, previamente a su utilización la autorización respectiva, mediante una Comunicación, para el uso de (i) medios de comunicación inalámbrica y (ii) carriers telefónicos en el Aeropuerto, debiendo cumplir con los requisitos técnicos y otros pertinentes que LAP pudiera requerirle al efecto. La autorización sólo podrá considerarse concedida cuando LAP así lo exprese por escrito mediante una Comunicación. Una vez, obtenida dicha autorización, el USUARIO INTERMEDIO será responsable de gestionar las licencias correspondientes ante el MTC, CORPAC y las entidades competentes, requeridas para colocar equipos, sistemas inalámbricos y antenas dentro del Aeropuerto.
- 11.2 El USUARIO INTERMEDIO se compromete a acreditar ante LAP a los miembros del personal que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas al inicio de las Actividades, entregando la lista del personal empleado, en la cual deberá indicar: (i) nombre completo, (ii) documento de identidad, (iii) la función o actividades concretas a desarrollar en las Áreas dentro del Aeropuerto. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá ser variada por LAP. El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Mandato, considerando lo señalado en el párrafo siguiente.

Sin perjuicio de la entrega de la lista del Personal empleado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a informar de forma previa a LAP sobre cualquier persona que, por encargo suyo, realizará funciones en el Aeropuerto, bajo cualquier forma o modalidad, en el marco del Mandato.

Asimismo, en caso de que por alguna circunstancia operativa o de seguridad del Aeropuerto, LAP regule un procedimiento distinto al antes indicado, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a cumplirlo, siempre que este haya sido informado con diez (10) días hábiles de anticipación al USUARIO INTERMEDIO, para que el USUARIO INTERMEDIO pueda hacer las adecuaciones correspondientes

- 11.3 El USUARIO INTERMEDIO no podrá gestionar la autorización de persona alguna que no cumpla funciones estrictamente vinculadas con las Actividades a desarrollarse en las Áreas asignadas, salvo expresa y previa autorización por parte de LAP. El USUARIO INTERMEDIO garantiza a LAP que su personal y en general, toda persona que pudiera contar con autorización solicitada por el USUARIO INTERMEDIO: (1) se ubicará sólo en

las Áreas del Aeropuerto para las que fue autorizado y que acatará de inmediato las disposiciones que al efecto les señale el personal de seguridad de LAP; (2) usará la identificación, licencia o pase de seguridad de LAP que se le haya asignado; (3) dentro de las zonas de seguridad, portará en todo momento y en forma visible su identificación, licencia o pase de seguridad otorgado por LAP; (4) cuidará diligentemente las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP; (5) no utilizará las identificaciones, licencias o pases de seguridad fuera del turno de trabajo que le corresponda; (6) no usará identificaciones, licencias o pases de seguridad falsos o adulterados; (7) devolverá las identificaciones, licencias o pases de seguridad entregados por LAP a solo requerimiento de los representantes de la Gerencia de Seguridad de LAP o de quien LAP determine oportunamente; entre otras obligaciones y disposiciones según establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO asume la responsabilidad frente a LAP por el cumplimiento de estas disposiciones. En caso de incumplimiento, independientemente de cualquier otra obligación o responsabilidad, el USUARIO INTERMEDIO estará obligado a abonar la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésimo Segunda del presente Mandato por cada incumplimiento, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

- 11.4 Durante la vigencia del Mandato, LAP podrá disponer el no ingreso o retiro de cualquier miembro del Personal del USUARIO INTERMEDIO dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber recibido una Comunicación en la que LAP manifieste la necesidad de no permitir el ingreso o de retirar a dicho Personal por causa justificada. El no permiso de ingreso o retiro de este Personal no deberá afectar la ejecución del Mandato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.

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

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

12.1 Respetto del (de las) Área(s):

- 12.1.1 Usar y cuidar diligentemente el (las) Área(s) entregada(s) y emplearla(s) exclusivamente para las Actividades indicadas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares del presente Mandato.
- 12.1.2 Sujetarse a lo dispuesto en las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP y, en general a todo aquello que le resulte de aplicación según lo indique LAP, respecto a garantizar la seguridad integral del Aeropuerto, el cumplimiento del Programa de Seguridad del Aeropuerto, así como de las directivas y disposiciones que dicte LAP. De igual manera, sujetarse a las disposiciones en materia de ingreso y circulación de personas y condiciones de ingreso a las zonas, instalaciones, áreas y servicios del Aeropuerto, con especial énfasis en las zonas restringidas del Aeropuerto. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá ser notificado mediante correo electrónico por LAP sobre cualquier aprobación, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones antes mencionadas y/o su publicación a través de la web de LAP (www.lima-airport.com) siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO, realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere el presente numeral.
- 12.1.3 Contar con la previa autorización (expresa y por escrito) de LAP- debiendo cumplir para tales efectos los lineamientos del Manual HUMO o documento que

lo modifique o lo reemplace- para instalar un nuevo aviso y/o letrero externo al (a las) Área(s) entregada(s) o para reemplazar los existentes, sean éstos de cualquier naturaleza y destinados a cualquier finalidad..

- 12.1.4 Dar mantenimiento al (a las) Área(s) entregada(s), especificada(s) en el Acta de Entrega, lo que incluye la limpieza de la (s) misma (s), para ello deberá tenerse en cuenta lo indicado en el numeral siguiente.
- 12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO o documento que establezca LAP, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que establezca LAP a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iii) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.
- 12.1.6 Implementar programas de limpieza del (de las) Área(s) a fin de evitar acumulación de residuos y proliferación de vectores infecciosos.
- 12.1.7 Dar aviso en un plazo de veinticuatro (24) horas a LAP en caso se tome Conocimiento Efectivo de cualquier usurpación, perturbación y/o imposición de servidumbre que se realice o intente contra el (las) Área(s); así como de cualquier deterioro o desperfecto que se produjese en la(s) misma(s) y que deba ser reparado.
- 12.1.8 No ceder temporal o definitivamente el presente Mandato o entregar, ceder y/o permitir el uso por terceros del (de las) Área(s) asignada(s), bajo ninguna forma o modalidad, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP. Este apartado, no comprende el supuesto que el UI se valga de su Personal para la ejecución de sus actividades
- 12.1.9 Las Partes acuerdan que el USUARIO INTERMEDIO no podrá ceder ni transferir en general su posición contractual, total ni parcialmente, así como tampoco ninguno de los derechos que le confiere el Mandato, sobre sus derechos, obligaciones o activos, o en general sobre el(las) Área(s) y/o Mejoras, ni permitir la constitución a favor de terceros de gravámenes o cargas sobre cualquier aspecto del Mandato, sin haber obtenido previamente la autorización escrita de LAP, salvo se trate de una operación societaria (escisión, fusión u otra figura de reorganización societaria) que ya haya sido previamente informada a LAP".

El USUARIO INTERMEDIO otorga de manera anticipada, informada, expresa e irrevocable su conformidad respecto a que LAP pueda ceder su posición contractual, ya sea total o parcial, así como de cualquiera de los derechos que le confiere el Mandato. LAP informará al USUARIO INTERMEDIO cuando se haya realizado la cesión por medio de una carta notarial, momento en el cual dicha cesión surtirá efectos frente al USUARIO INTERMEDIO.

- 12.1.10 Permitir la realización de visitas e inspecciones periódicas en el (las) Área(s) entregada(s) por todo el tiempo que el USUARIO INTERMEDIO mantenga la posesión de estas, así como implementar las instrucciones efectuadas por LAP como consecuencia de éstas, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Octava. Para este último caso, las Partes acuerdan que no se considerará como justificación razonable, la discrepancia del USUARIO INTERMEDIO respecto del resultado de la inspección presentado por LAP y demás aspectos relacionados con las inspecciones y/o instrucciones respectivas.

12.2 Respetto del personal del USUARIO INTERMEDIO:

- 12.2.1 Contar con una persona de contacto con quien LAP se pueda comunicar para la toma de decisiones en representación del USUARIO INTERMEDIO, vía telefónica o por correo electrónico, con relación a los aspectos relativos a la ejecución del presente Mandato. No siendo necesario que la persona de contacto se encuentre de manera permanente en el Aeropuerto.
- 12.2.2 En caso de producirse algún Incidente o Accidente el USUARIO INTERMEDIO deberá: i) comunicar inmediatamente de ocurrido dicho suceso al Supervisor de Gestión de Operaciones de LAP, ii) informar lo ocurrido mediante comunicación escrita a LAP, dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores de ocurrido el hecho y, iii) suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrados. El USUARIO INTERMEDIO deberá asumir el íntegro del costo de la reparación del área y bienes afectados (sea de LAP o de terceros) siempre que el daño le sea directamente atribuible al USUARIO INTERMEDIO. Si el Incidente o Accidente hubiese sido causado por algún equipo, el USUARIO INTERMEDIO no estará facultado para operar dicho equipo hasta que un tercero especialista determine su estado, lo cual será informado a LAP. Asimismo, si la situación lo amerita, LAP está facultado a exigir una certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que dicho equipo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación de su Actividad, salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente o Accidente involucre daños ocasionados a la infraestructura, equipos o sistemas del Aeropuerto que generen retrasos o paralización de las operaciones aeroportuarias o algún Operador, LAP podrá aplicar la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, siempre y cuando el Incidente o Accidente se haya producido por causa imputable al USUARIO INTERMEDIO. Dicha Penalidad se aplica, sin perjuicio de que el USUARIO INTERMEDIO asuma los gastos relacionados a la reparación de los daños producidos. El USUARIO INTERMEDIO asumirá el íntegro de los costos de reparación cuando los daños se hubieran generado por causa imputable a esta y ello haya sido verificado tras realizar la investigación correspondiente, a fin de evitar que se responsabilice al USUARIO INTERMEDIO por hechos fuera de su ámbito de control. LAP deberá remitir al USUARIO INTERMEDIO el sustento de los costos de reparación..
- 12.2.3 No introducir (e impedir que el personal bajo su cargo o supervisión introduzca) en el Aeropuerto sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, alucinógenas, o cualquier otro elemento que pueda atentar contra la imagen, integridad y seguridad del Aeropuerto o de los usuarios de este, o violen las Leyes Aplicables, y que vayan en contra de “Normas y Procedimientos de

Operación de LAP", salvo que el USUARIO INTERMEDIO cuente con la conformidad de LAP.".

12.3 Respetto de los pagos:

12.3.1 Cumplir con el oportuno pago del Cargo de Acceso a que se refiere la Cláusula Quinta del presente Mandato, dentro de los plazos señalados para tales efectos, así como cualquier obligación de pago según los términos del presente Mandato.

12.3.2 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por todos los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio de Red Gigabit, servicio Wi-Fi, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendarios posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.

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

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

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

12.4 Respetto de la ejecución de Mejoras:

El USUARIO INTERMEDIO podrá implementar y ejecutar todas las Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO -dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.

12.5 Respetto al desarrollo de sus Actividades:

- 12.5.1 Adecuar sus Actividades a los criterios de orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria que LAP comunique. Como parte de esta obligación, el USUARIO INTERMEDIO deberá contratar los sistemas y servicios de comunicación definidos y establecidos por LAP que garanticen el orden y seguridad de la infraestructura aeroportuaria. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a contratar los sistemas y servicios de comunicación de los operadores autorizados por LAP a proveer dichos servicios en el Aeropuerto, entre los que se encuentran, sin que la indicación que sigue tenga carácter taxativo sino únicamente enumerativo, los servicios telefónicos, de comunicación por cable, servicios de acceso a internet y servicios de comunicación para transmisión de datos punto a punto.

Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a solicitar, obtener y mantener vigentes en todo momento las autorizaciones que correspondan al MTC, CORPAC y LAP para colocar equipos, sistemas inalámbricos y antenas dentro del Aeropuerto, en forma previa a dicha colocación.

- 12.5.2 Cumplir con los requisitos contenidos en el REA LAP para la prestación del Servicio Esencial correspondiente, especialmente con lo dispuesto en el Anexo N° 1 – Condiciones Particulares del mismo, teniendo en consideración además lo dispuesto en sus Disposiciones Finales.
- 12.5.3 No utilizar infraestructura que esté comprometida con otros servicios que LAP haya contratado, así como cumplir con las restricciones de uso de áreas no autorizadas por LAP por el presente Mandato, salvo que cuente con un título que le otorgue el derecho de usar dicha infraestructura.

12.6 Respetto de la gestión y obtención de Licencias:

- 12.6.1 Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las Áreas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato, para esto LAP se compromete a entregar al USUARIO INTERMEDIO toda la documentación vigente, cuando resulte aplicable, correspondiente al terminal, que soliciten las entidades gubernamentales. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los cinco (5) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable..
- 12.6.2 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener a LAP indemne de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre

otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de la obligación prevista en el numeral anterior, salvo causa imputable a LAP.

- 12.6.3 El USUARIO INTERMEDIO declara que ha realizado las gestiones necesarias a efectos de verificar que podrá obtener las Licencias (autorizaciones, certificados y en general permisos municipales) necesarias correspondientes para desarrollar sus Actividades. En tal sentido, la no obtención de la Licencia y demás permisos por parte del USUARIO INTERMEDIO, no podrá ser invocada por el USUARIO INTERMEDIO como una causal de resolución del presente Mandato ni de la inejecución de las prestaciones a su cargo, salvo en caso la no obtención de la licencia y demás permisos sea por motivo atribuible a LAP. En caso la licencia y demás permisos se vean retrasadas y/o su obtención no fuese posible por Causa No Imputable, el USUARIO INTERMEDIO podrá solicitar la resolución del Contrato.
- 12.6.4 Obtener el permiso de operación y/o permiso de vuelo otorgados por la DGAC, así como, en su caso, los otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO, que sean necesarios para la prestación del servicio que corresponda, así como cualquier otra Licencia requerida por las Leyes Peruanas. En ningún caso el permiso de operación y/o permiso de vuelo podrá permanecer suspendido por más de tres (3) meses.

12.7 Respetto de la presentación de documentos y/o información:

- 12.7.1 Cumplir con presentar y/o renovar y/o mantener vigente(s) la Garantía de Fiel Cumplimiento y las pólizas de seguro, dentro de los plazos y conforme al formato obligatorio que LAP oportunamente hará llegar al USUARIO INTERMEDIO, y demás especificaciones establecidas en el presente Mandato, así como cumplir con el pago de las primas de seguro correspondiente.
- 12.7.2 Cumplir con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada, dentro del plazo establecido en la Cláusula Vigésima, en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
- 12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato, siempre que estos se realicen con un mínimo de cinco (5) días hábiles de anticipación.

12.8 Respetto de otras obligaciones:

- 12.8.1 Asumir directa e indirectamente el costo de la reparación de todos los posibles daños que pudiera sufrir su personal, así como los equipos y todo bien del USUARIO INTERMEDIO, durante la ejecución del presente Contrato ocasionados por Incidentes y/o Accidentes, atentados o cualquier otro, siempre y cuando sea atribuible al USUARIO INTERMEDIO.
- 12.8.2 Reponer, en caso de sustracción, pérdida o deterioro de los bienes entregados en Concesión por el Estado peruano a LAP o de propiedad de LAP, por responsabilidad directa de su personal; por otros de iguales o similares características a satisfacción de LAP, en el plazo que éste señale, el cual deberá ser determinado en base al tipo de bien que se debe reemplazar y acordado con el USUARIO INTERMEDIO.

- 12.8.3 Utilizar obligatoriamente todos los métodos y procedimientos necesarios que se establezcan para evitar daños al medio ambiente, así como cumplir con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos en el Aeropuerto y en general cumplir con los requerimientos incluidos en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
- 12.8.5 Cumplir con todas las demás condiciones, términos y demás estipulaciones y compromisos establecidos o indicados en el presente Mandato y sus respectivos Anexos, así como lo dispuesto por el REA LAP.
- 12.8.6 Cumplir todas las Leyes Aplicables al Mandato, las Normas y Procedimientos de Operación de LAP que sean aplicables al Mandato; así como cualquier otra norma o procedimiento que LAP le informe.
- 12.8.7. El USUARIO INTERMEDIO colaborará en la difusión entre su Personal, del uso del Canal de Integridad implementado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a causar que su Personal respete y cumpla las políticas de Anticorrupción, Anti-Lavado De Activos y Anti-Financiamiento Del Terrorismo previstas en el Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo del Contrato.
- 12.8.8 Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente Mandato dentro del plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibida la notificación de LAP.
- 12.8.9 En caso de renovación de la relación de acceso, cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos necesarios para la formalización de dicha renovación dentro del plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibida la notificación de LAP. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.
- 12.8.10
- 12.8.11 De ser aplicable, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a suministrar a LAP, en las oportunidades que LAP lo solicite y dentro de un plazo razonable en función a la naturaleza del pedido, que no podrá ser menor a cinco (5) días hábiles, informes escritos sobre el estado del Contrato, y, en general, cualquier información y/o documentación del Contrato, necesaria para su debido conocimiento y/o aceptación, de corresponder.
- 12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:
- a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).
 - b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga)

En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo,

durante toda la vigencia del Mandato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 7- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.

Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera representar un incumplimiento del Anexo N° 8 - Anticorrupción y Anti-Lavado de Activos del Contrato conforme a lo aquí estipulado. LAP se encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación. Las Partes acuerdan que suscribirán un acuerdo de confidencialidad para resguardar esta información.

- 12.8.13 Cumplir con todas las demás condiciones, términos y demás estipulaciones y compromisos establecidos o indicados en el presente Mandato y sus respectivos Anexos, así como lo dispuesto por el REA LAP.

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

Cláusula Décima Tercera: *Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. –*

- 13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato y sus Anexos, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles, contados desde el día siguiente de dicha notificación. Excepcionalmente, LAP otorgará un plazo menor cuando determine razonablemente que por dicho incumplimiento existe el riesgo de afectar la seguridad y las operaciones en el Aeropuerto. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Vigésimo Cuarta del presente Mandato.
- 13.2 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a subsanar las observaciones encontradas que realice el OSITRAN en sus inspecciones periódicas en las Áreas en los plazos que LAP indique, los cuales estarán alineados con los plazos indicados por el OSITRAN. El plazo otorgado por LAP al USUARIO INTERMEDIO considerará el tiempo necesario requerido por LAP para elaborar la respuesta correspondiente al regulador.
- 13.3 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con subsanar el incumplimiento detectado dentro del plazo establecido en el numeral 13.1 y 13.2, su acceso a las Facilidades Esenciales quedará automáticamente suspendido, quedando LAP facultada a tomar todas las medidas que pudieran ser requeridas para negar el acceso a las mismas.
- 13.4 En ningún caso la suspensión del acceso a la infraestructura podrá ser mayor a treinta (30) Días calendario. Transcurrido dicho plazo, se procederá conforme lo establecido en la Cláusula Vigésimo Cuarta.

- 13.5 Las Partes acuerdan que, de manera excepcional, y en caso el USUARIO INTERMEDIO no subsane las observaciones dentro del plazo establecido por LAP, este último podrá subsanar las observaciones y trasladar los gastos respectivos al USUARIO INTERMEDIO (los cuales deberán encontrarse debidamente sustentados) y/o disponer la ejecución de los trabajos necesarios para levantar las observaciones sean realizados por contratistas aprobados por LAP, sin perjuicio de la aplicación de la Penalidad que corresponda conforme al Mandato.

Cláusula Décimo Cuarta. - Obligaciones generales de LAP. -

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

- a) Permitir al USUARIO INTERMEDIO la utilización del (de las) Área(s) de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el presente Mandato. Asimismo, LAP queda obligada a procurar la posesión pacífica de dicha(s) Área(s) a favor del USUARIO INTERMEDIO.
- b) Entregar al USUARIO INTERMEDIO los comprobantes en los que conste el cumplimiento del pago del Cargo de Acceso pactado en este Mandato, así como aquellos en los que conste el pago por los servicios, y otras sumas que deba pagar el primero conforme a lo establecido en el presente Mandato.
- c) En aplicación del literal f) del artículo 8 del REMA, LAP está obligada a poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO, vía publicación en su página web, las “Normas de Operación y Mantenimiento de LAP”. Para tal efecto, LAP está obligada a notificar formalmente al USUARIO INTERMEDIO la fecha en la que dichas normas estarán a disposición de éste en la página web de LAP, así como la fecha a partir de la cual dichas normas serán de cumplimiento obligatorio para EL USUARIO INTERMEDIO, otorgando un plazo razonable para su adecuación.
- d) Otorgar al USUARIO INTERMEDIO las facilidades necesarias para el ingreso del personal, materiales y equipos que sean estrictamente necesarios para ejecutar las Actividades del USUARIO INTERMEDIO, establecidas en la Cláusula Tercera del Mandato, así como las Mejoras mencionadas en las Cláusula Décimo Sexta del presente Mandato.
- e) En el caso que, durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro USUARIO INTERMEDIO, en lo que se refiere a un Cargo de Acceso y/o condiciones económicas más favorables, éstas deberán aplicarse al presente Mandato, siempre que se trate de Áreas que se encuentren en las mismas condiciones. Similar adecuación deberá realizar LAP cuando el OSITRAN emita Mandatos de Acceso que establezcan condiciones más favorables que los Mandatos emitidos o que las establecidas en el presente Mandato.
- f) De conformidad con lo establecido en el artículo 22º del REMA, LAP informará al USUARIO INTERMEDIO de los cambios que introduzca en su infraestructura que afecten la relación de Acceso, con al menos treinta (30) Días Hábiles de anticipación al inicio de dichas modificaciones. En el caso en que las modificaciones introducidas por LAP a la Infraestructura generen cambios en las condiciones económicas establecidas en el presente Mandato, las Partes iniciarán el procedimiento de renegociación correspondiente, de conformidad con el procedimiento contemplado en el REMA.
- g) Tomar las medidas necesarias a fin de evitar que, durante la ejecución de las mejoras a su cargo, conforme el Mandato de Concesión del Aeropuerto, se dificulte el normal y

óptimo desenvolvimiento de las actividades del USUARIO INTERMEDIO establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato.

- h) Levantar la suspensión de acceso al (las) Área(s) asignada(s) de manera inmediata, a más tardar al Día siguiente de la verificación, por parte de LAP, de la subsanación del incumplimiento notificada por el USUARIO INTERMEDIO.
- i) Cumplir con poner a disposición del USUARIO INTERMEDIO, a través de la página web de LAP ([www. lima-airport.com](http://www.lima-airport.com)), el REA de LAP debidamente aprobado por el OSITRAN.
- j) En caso de reubicación del USUARIO INTERMEDIO, de realización de inspecciones del (de las) Área (s), o de su disposición de éstas, donde LAP manipule y movilice los bienes del USUARIO INTERMEDIO, LAP se compromete a manipular y movilizar dichos bienes con la diligencia debida, asumiendo la responsabilidad por los daños y perjuicios que cause a estos bienes.
- k) Entregar al USUARIO INTERMEDIO la información técnica del Área, considerando las especialidades indicadas en el Acta de Entrega, dentro del plazo acordado entre las partes.
- l) LAP se obliga a mantener indemne al USUARIO INTERMEDIO de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de la tramitación de los permisos que le correspondan a LAP en su condición de concesionario y operador principal del Aeropuerto, siempre que la contingencia sea atribuible a LAP y/o a los terceros que esta haya designado.
- m) LAP entrega y garantiza a los USUARIOS INTERMEDIOS que las áreas destinadas como Oficinas Operativas asignadas en ejecución del presente Contrato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Contrato.
- n) Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por los USUARIOS INTERMEDIOS que se encuentren relacionados de manera directa con el presente Contrato. Siempre que dicha información no sea de carácter confidencial y pueda ser compartida por LAP
- o) LAP se obliga a mantener a indemnes a los USUARIOS INTERMEDIOS de cualquier contingencia (solicitudes, acciones judiciales o extrajudiciales, sanciones, entre otras) derivada, directa o indirectamente, del incumplimiento de las obligaciones previstas en los numerales anteriores.
- p) Cumplir con los plazos de revisión de documentos de acuerdo al Manual Humo.

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

- 15.1 Al término del presente Mandato, sea por vencimiento de plazo o por causal de resolución, el USUARIO INTERMEDIO deberá indicar el estado del (de las) Área(s) al momento de la devolución y poner a total disposición de LAP, el (las) Área(s) entregada(s) así como las Mejoras implementadas en la misma, conforme a lo detallado

en la siguiente cláusula, en forma automática y sin necesidad de previo aviso; lo que deberá suceder en un plazo máximo de veinte (20) Días Hábiles, contados a partir del término de la relación. Dicho plazo podrá extenderse a solicitud del USUARIO INTERMEDIO, de ser ello autorizado por escrito y en forma expresa por LAP. Asimismo, si el USUARIO INTERMEDIO mantuviera el uso y la posesión del (de las) Área(s) sin contar con título habilitante o autorización de LAP, dicha Área dejará de ser considerada como espacio(s) calificado(s) para brindar Servicio Esencial, por lo tanto, regirán para ella las condiciones comerciales que LAP establezca y la penalidad aplicable. Todos los costos en que deba incurrir el USUARIO INTERMEDIO para poner el (las) Área(s) a disposición de LAP serán de cuenta u cargo de éste..

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

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

En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO reconoce y autoriza desde ya, que LAP no tendrá obligación de custodiar, cuidar ni velar por la integridad de los bienes, por lo que LAP (a) no es responsable de ningún daño o desaparición de los bienes

durante su retiro del(las) Área(s) y su traslado al depósito, y (b) no es responsable por el destino final de los bienes luego de haberlos dejado en el referido depósito.

- 15.3 En caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con devolver el (las) Área(s) desocupadas en el mismo buen estado y condiciones operativas que le fueron entregadas, sin otro desgaste que aquel derivado del normal uso de estas, éste deberá asumir el costo de las reparaciones que fuera necesario realizar. En caso el USUARIO INTERMEDIO, habiendo devuelto las Áreas, no cumpla con dicha condición, LAP le informará el monto y concepto de dichas reparaciones, adjuntando una copia del comprobante de pago correspondiente, debiendo el USUARIO INTERMEDIO proceder en un máximo de cinco (5) Días Hábiles, a pagar el monto resultante más la retribución, tasa regulatoria e IGV correspondientes.
- 15.4 En caso de terminación del Mandato por cualquier causa, los contratos de uso y operación o de servicios celebrados por el USUARIO INTERMEDIO con sus clientes o proveedores, y que se encuentren vigentes respecto del(las) Área(s), terminarán de manera automática y sin que sea necesaria alguna declaración o suscripción de algún documento adicional. El USUARIO INTERMEDIO libera a LAP de toda responsabilidad al respecto, asumiendo el USUARIO INTERMEDIO la entera responsabilidad frente a sus clientes y proveedores. El USUARIO INTERMEDIO deberá mantener indemne a LAP sobre el particular.
- 15.5 La devolución del(las) Área(s) se formalizará a través de un Acta de Devolución que será suscrita por ambas Partes.

Cláusula Décimo Sexta- Mejoras. -

- 16.1 El USUARIO INTERMEDIO podrá realizar Mejoras, sean éstas estructurales o no, en el (las) Área(s), siempre y cuando sea técnicamente factible, con previa autorización expresa y por escrito de LAP, conforme lo establecido en el Manual HUMO o documento que establezca LAP. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá enviar previamente a LAP el proyecto de modificación, el mismo que deberá presentar el expediente técnico e incluir los planos correspondientes, para su revisión, con el detalle de los cambios a introducir, la precisión del tipo de Mejoras de que trate y señalando expresamente si éstas tendrán carácter fijo o removible.
- 16.2 LAP, actuando de buena fe y conforme a estándares nacionales y Leyes Aplicables, evaluará la propuesta de Mejoras del USUARIO INTERMEDIO a fin de que las responsabilidades de LAP y los intereses comerciales del USUARIO INTERMEDIO puedan satisfacerse de la mejor forma que sea posible. Cabe precisar que LAP podrá observar total o parcialmente la propuesta de Mejoras presentada por el USUARIO INTERMEDIO, inclusive rechazarlas completamente, bajo un sustento técnico en caso incumpla alguna de las disposiciones del Mandato, Leyes Aplicables, manuales o lineamientos de LAP. Será necesario que LAP envíe al USUARIO INTERMEDIO las razones o motivos objetivos que generen la observación.
- 16.3 Las Partes acuerdan que LAP tendrá la facultad de ordenar la suspensión de la implementación de las Mejoras si, a su juicio, y con las evidencias que lo sustenten, el USUARIO INTERMEDIO no está cumpliendo con la obligación prevista en el numeral anterior. Esta facultad complementa aquella prevista en las reglas del Anexo 5 – Seguridad y Salud Ocupacional.
- 16.4 En cualquier caso, la decisión final de dicha implementación dependerá exclusivamente del criterio razonable de LAP, entendiéndose que su objetivo es buscar el máximo

- provecho para el Aeropuerto, sin que ello determine perjuicio alguno para el USUARIO INTERMEDIO.
- 16.5 El USUARIO INTERMEDIO deberá seguir el procedimiento establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP para la habilitación y Mejoras realizadas en el (las) Área(s).
- 16.6 Las Mejoras que el USUARIO INTERMEDIO quede autorizado a efectuar en el (las) Área(s) serán de cuenta y cargo exclusivo de ésta, y se realizarán en todos los casos conforme a las disposiciones establecidas por LAP.
- 16.7 El USUARIO INTERMEDIO deberá tomar las medidas necesarias a fin de evitar que durante la ejecución de las Mejoras se dificulte el normal y óptimo desenvolvimiento de las actividades diarias del Aeropuerto y/o se ocasione cualquier tipo de inconveniente, tanto para los usuarios del Aeropuerto como para los trabajadores de LAP y de las demás entidades que desarrollan funciones en el Aeropuerto. LAP brindará las facilidades correspondientes, en la medida que, previamente a la realización de Mejoras, el USUARIO INTERMEDIO, haya coordinado con las gerencias de LAP correspondientes, el cronograma de intervención y esta haya verificado que dicho cronograma no afectará la operación del Aeropuerto.
- 16.8 Luego de finalizar cada Mejora, el USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP una copia de los nuevos planos as built del(las) Área(s) por especialidad, de acuerdo y dentro del plazo informado por LAP para tal efecto, de ser el caso, y un reporte que dé cuenta de la implementación de las Mejoras; los que deberán estar debidamente suscritos por el arquitecto o ingeniero responsable y colegiado, conforme se establece en el Manual HUMO o documento que establezca LAP.
- 16.9 Tratándose de las Mejoras Estructurales, además de la aplicación de lo previsto en los numerales anteriores, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar las mismas conforme a los requisitos y procedimientos establecidos por LAP y bajo su supervisión, siendo de costo y cargo del EL USUARIO INTERMEDIO el pago por todos los gastos inherentes a estas Mejoras.
- A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá correr con los gastos de supervisión requeridos para tal fin. Queda establecido que las Mejoras Estructurales que el USUARIO INTERMEDIO realice, y que no puedan ser removidas sin causar impacto sobre las Áreas, quedarán en forma automática en beneficio de las Áreas sin que LAP se vea obligado a pagar ningún reembolso por las mismas. A tales efectos, el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con lo establecido en el Manual HUMO o documento que establezca LAP que forma parte de las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP que se encuentran publicadas en la página web de LAP.
- 16.10 En todos los casos mencionados en el acápite precedente, el USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por cualquier daño que ocasione a LAP y/o a terceros por la introducción, ejecución y/o falta de mantenimiento de las Mejoras en el (las) Área(s), debiendo mantener a LAP indemne de cualquier reclamo o acción al respecto, siempre que no sea imputable a LAP.
- 16.11 LAP se reserva el derecho de suspender cualquier trabajo de reparación, mantenimiento u otro desarrollado en el Área en caso el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con (i)

obtener la autorización ante la autoridad competente o (ii) respetar las condiciones de seguridad establecidas en el permiso de trabajo presentado a LAP.

- 16.12 A la terminación del presente Mandato por cualquier causa o en el supuesto referido en la Cláusula Séptima sobre reubicación en relación con las Áreas a ser devueltas a LAP, ésta podrá decidir entre (i) mantener en forma automática todas las Mejoras necesarias, útiles o de recreo que tengan el carácter de fijas y permanentes, cualquiera sea su cuantía y naturaleza, en beneficio de las Áreas debiendo, de ser el caso, reembolsar al USUARIO INTERMEDIO, según se haya acordado al momento de autorizarse la incorporación de la mejora según la cláusula 16.1 u (ii) ordenar al USUARIO INTERMEDIO su inmediato retiro sin afectar el buen estado en el que las Áreas deben ser devueltas, para lo cual LAP otorgará un plazo razonable. Por otra parte, aquellas Mejoras que consistan en la instalación de equipos o mobiliarios que puedan retirarse de las Áreas sin dañar el mismo, deberán ser retiradas por el USUARIO INTERMEDIO por su cuenta y costo. En cualquier caso, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a devolver a LAP las Áreas en buen estado y sin mayor desgaste que aquél derivado del normal uso de estas.

Cláusula Décimo Séptima. - Confidencialidad. -

- 17.1 Las Partes, así como su Personal y cualquier otra persona relacionada con las Partes, se obligan a mantener bajo absoluta reserva y confidencialidad todo tipo de información, incluyendo métodos, técnicas, secretos de negocio, planes y cronogramas de trabajo, resultados y procesos de relevancia económica o técnica a los que pudiera tener acceso, directa o indirectamente, con ocasión de la ejecución del presente Mandato, así como cualquier asunto relacionado con las Partes y/o sus accionistas (en adelante, la "Información Confidencial") que sea considerada como confidencial o reservada de acuerdo a las Leyes Peruanas.
- 17.2 En tal sentido, las Partes se obligan a instruir a todo su personal para que guarde confidencialidad y no divulgue ni revele a terceros la Información Confidencial.
- 17.3 Asimismo, la información confidencial no podrá ser utilizada por las Partes en perjuicio de la otra Parte, ni de sus accionistas, directores, funcionarios, ni en contra de cualquier persona y/o sus accionistas.
- 17.4 Las Partes se obligan a no retirar, entregar o reproducir, o permitir que se entregue, reproduzca o use la información confidencial a la que tuvieron acceso en ejecución de este Mandato, sin el consentimiento previo y expresado por escrito del representante autorizado de la Parte propietaria o potencialmente afectada por dicha entrega, uso o reproducción; salvo que dicha información sea solicitada a través de una orden judicial o administrativa que así lo disponga.
- 17.5 Las Partes acuerdan que la Información Confidencial será utilizada única y exclusivamente para el debido cumplimiento de lo pactado en el Mandato, comprometiéndose a no usar dicha Información Confidencial para fines distintos al propósito antes mencionado. Las Partes están autorizadas a compartir la Información Confidencial con sus accionistas, directores, oficiales, empleados, representantes, agentes, Afiliadas, relacionados, y/o asesores, sólo cuando sea necesario para el cumplimiento del Mandato, y en cuyo caso la Parte que comparta dicha información deberá comunicar sobre el carácter confidencial de la información, así como exigir y velar por el cumplimiento de las obligaciones de confidencialidad establecidas en la presente Cláusula.

- 17.6 Si una Autoridad Gubernamental solicitase a una Parte la revelación de Información Confidencial, sin perjuicio del cumplimiento de la disposición dada por la autoridad competente, la Parte requerida deberá informar este hecho a la otra Parte, mediante el envío de una Comunicación, dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido el hecho. La Parte a la que se le requiere la información confidencial deberá adjuntar copia de la solicitud formulada por la autoridad competente para conocimiento de la otra parte.
- 17.7 A la terminación del Mandato, o en cualquier momento a petición de una de las Partes, la otra Parte le entregará toda la información confidencial que tenga en su poder o que esté bajo su control, o destruirá toda la Información Confidencial que tenga en su poder o que esté bajo su control.
- 17.8 La obligación de confidencialidad a que se refiere la presente Cláusula se mantendrá vigente hasta que transcurran dos (2) años de la terminación de la resolución del Mandato.
- 17.9 La revelación de información confidencial en incumplimiento de este Mandato generará responsabilidad civil en la Parte que incumpla.
- 17.10 No será considerada como Información Confidencial a la información recibida de cualquiera de las Partes que: (i) se pueda demostrar que dicha información se encontraba en posesión legítima de la parte que la recibe en forma previa a su divulgación; (ii) sea de dominio público, sin que ello se deba a una divulgación no autorizada por cualquiera de las Partes; o (iii) sea divulgada en forma no confidencial por una fuente distinta, siempre y cuando dicha fuente se encuentre autorizada para divulgar dicha información.

Cláusula Décimo Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. -

- 18.1 En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Mandato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En este supuesto, se devengarán diariamente y desde la fecha en que se haya producido el incumplimiento, los intereses compensatorios aplicando la política de cobro de intereses para deudas vencidas de LAP, que se encuentra publicada en su página web, sin exceder la tasa máxima de interés convencional compensatoria para operaciones ajenas al sistema financiero por cada tipo de moneda de acuerdo a lo establecido por el Banco Central de Reserva del Perú, la misma que se calculará hasta la fecha en que se produzca el pago total del (de los) monto(s) adeudado(s) en los términos y condiciones previstos en este Mandato para los supuestos de incumplimiento, así como los intereses moratorios correspondientes aplicando al pago incumplido por el USUARIO INTERMEDIO la tasa máxima de intereses moratorios permitida por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 18.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.

Cláusula Décimo Novena. - De los Seguros.-

- 19.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a presentar a LAP, a la suscripción del presente Mandato, una copia de las Pólizas de Seguros señalados en el Anexo 1 – Condiciones Particulares.
- 19.2 Queda claramente establecido que el pago de primas y franquicias y/o los deducibles correspondientes a las pólizas requeridas por el presente Mandato, serán de cargo exclusivo del USUARIO INTERMEDIO.
- 19.3 El USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con renovar sus pólizas, debiendo presentar a LAP copia de la factura cancelada por la renovación de sus pólizas dentro de los diez(10) Días calendarios previos al del vencimiento de la póliza a renovar, caso contrario LAP podrá resolver el presente Mandato..
- 19.4 Todas las pólizas deberán contemplar una renuncia expresa respecto al derecho de subrogación en contra de LAP.
- 19.5 Las pólizas de seguros del USUARIO INTERMEDIO serán las principales y cualquier otra póliza mantenida por LAP será considerada como excedente y no contribuirá al pago de indemnizaciones a favor del USUARIO INTERMEDIO. LAP deberá estar considerado como Asegurado Adicional en todas las mencionadas Pólizas de Seguro contratadas por el USUARIO INTERMEDIO y será beneficiario de las mismas, según corresponda.
- 19.6 No obstante lo previsto en los numerales anteriores, si el USUARIO INTERMEDIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se establece en la presente Cláusula, LAP podrá contratarlas y pagar las primas a costo y por cuenta del USUARIO INTERMEDIO. El monto de tales primas más intereses, desde su pago por LAP hasta su reembolso al mismo, a una tasa de interés anual igual a la tasa de interés más alta que durante dicho período rija en el sistema financiero peruano para operaciones activas en Dólares, deberá ser reembolsado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP en un plazo máximo de diez (10) Días calendario contado a partir de la notificación de LAP, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento. La facultad conferida a LAP en virtud del presente párrafo no podrá interpretarse, en ningún caso, como una exoneración de las obligaciones que por la presente Cláusula le corresponden al USUARIO INTERMEDIO.
- 19.7 En la Póliza de Seguros correspondiente, deberá establecerse expresamente que LAP queda liberado de todo tipo de responsabilidad frente a terceros, como consecuencia de algún acto producido o generado por el USUARIO INTERMEDIO, sus trabajadores o dependientes, directa o indirectamente.
- 19.8 Las Pólizas de Seguros presentadas por el USUARIO INTERMEDIO podrán ser las mismas que hubiera presentado a otras instituciones (como la DGAC), siempre que dicha póliza cubra los riesgos de las operaciones relacionadas al presente servicio y estén endosadas a favor de LAP.
- 19.9 Las Pólizas de Seguro deberán ser extendidas por Compañías de Seguros de Primer Nivel. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP, a más tardar quince (15) Días Calendario después de comunicado el hecho al mercado, si alguna de las Compañías de Seguros de Primer Nivel con las que contrató alguna de las Pólizas de Seguro descendiera en su clasificación.
- 19.10 Es responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO informar a su bróker y/o compañía de seguros de cualquier cambio en el(las) Área(s) y/o Actividades, para que realicen la evaluación de riesgos respectiva y, de corresponder, actualicen los términos de la Póliza

de Seguros respectiva, con el fin de que esta cumpla con lo dispuesto en esta Cláusula, actualizaciones que deberán ser previamente informadas a LAP.

- 19.11 El hecho de que se contraten las Pólizas de Seguros descritas en la presente cláusula no limitará, alterará o afectará, en forma alguna, la responsabilidad civil y las obligaciones contraídas por el USUARIO INTERMEDIO. La existencia de las coberturas de seguro requeridas en el Mandato no será interpretada de ninguna manera como una limitación de la responsabilidad que deberá asumir el USUARIO INTERMEDIO frente a LAP y/o cualquier otra Persona, resultante de sus Actividades o relacionado de alguna otra manera con el Mandato.

Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento.-

- 20.1 El USUARIO INTERMEDIO deberá otorgar a LAP una Garantía de Fiel Cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo el Mandato, la cual podrá ser presentada mediante un depósito en garantía o una Carta Fianza de acuerdo con lo establecido en el REA de LAP. Dicha garantía deberá ser emitida por el monto, en el plazo y conforme a las demás características indicadas en el Anexo N°1 - Condiciones Particulares.

La Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará cualquier obligación derivada, directa o indirectamente, del Mandato, que sea de cargo del USUARIO INTERMEDIO. La Garantía de Fiel Cumplimiento incluso garantizará el cumplimiento de todas aquellas obligaciones que quedasen pendientes de cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO al producirse la terminación del Mandato por cualquier causa.

- 20.2 Si la Garantía de Fiel Cumplimiento fuese una Carta Fianza, esta deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Deberá ser otorgada por una Entidad Bancaria de Primer Nivel o por una Compañía de Seguros de Primer Nivel, la cual se deberá mantener vigente hasta la vigencia igual que la del Mandato más treinta (30) Días Calendarios adicionales o hasta que no exista obligación alguna pendiente de ejecución por parte del USUARIO INTERMEDIO.
- b) Deberá tener carácter de incondicional, solidaria, irrevocable, sin beneficio de excusión y de ejecución automática en la ciudad de Lima al sólo requerimiento de LAP.

Deberá ser emitida a nombre de LAP o a nombre de quien esta última indique y por el monto indicado en las Condiciones Particulares de Contratación, siempre que esta cesión esté debidamente sustentada a través de un contrato que LAP presente al USUARIO INTERMEDIO.

- c) Deberá obligar tanto al fiador como a sus cesionarios.

- 20.3 En el caso de renovaciones anuales, el USUARIO INTERMEDIO deberá presentar a LAP con treinta (30) Días calendario de anticipación, previos al vencimiento de la Carta Fianza respectiva, la Carta Fianza renovada. En este supuesto, las Cartas Fianzas renovadas que de ser el caso se presenten anualmente deberán tener un plazo de vencimiento igual al plazo anual correspondiente más treinta (30) Días calendarios adicionales.

Asimismo, en el caso de renovaciones anuales, el monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será el señalado en el Anexo N°1 - Condiciones Particulares.

En caso de incumplimiento serán de aplicación la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda del presente Mandato.

- 20.3 Para estos efectos, se considerará que son entidades bancarias de primer nivel a aquellas que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (Categoría A), conforme con lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los sistemas financieros y de seguros aprobado mediante la Resolución SBS N° 18400-2010, así como a las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú.
- 20.4 La Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará a su vez el pago íntegro, exacto y oportuno y total del Cargo de Acceso, de las Penalidades pactadas, de los servicios y sus gastos administrativos, de los intereses y/o gastos administrativos que la demora en el pago de los Cargos de Acceso genere, de los arbitrios, contribuciones e impuestos, así como de las Penalidades y gastos legales de cobro al USUARIO INTERMEDIO según el presente Mandato; y, en general, el oportuno y cabal cumplimiento de toda obligación derivada directa o indirectamente del presente Mandato que sea de cargo del USUARIO INTERMEDIO. Dicha Garantía de Fiel Cumplimiento garantizará el fiel y oportuno cumplimiento de, inclusive, aquellas obligaciones que quedasen pendientes de ejecución por el USUARIO INTERMEDIO una vez terminado, por cualquier causa, el presente Mandato, permaneciendo válida y vigente hasta que no exista obligación alguna pendiente de cargo del USUARIO INTERMEDIO, considerando el plazo de vigencia de esta según lo establecido en el numeral 20.1 precedente.
- 20.5 La ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento puede ser total o parcial, y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido, debidamente informado y acreditado ante EL USUARIO INTERMEDIO. En tal caso, LAP procederá automáticamente a imputar el producto de la Carta Fianza materia de ejecución dicho saldo. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de deudas al USUARIO INTERMEDIO, la misma que podrá ser observada por ésta dentro de un plazo no mayor de diez (10) Días Hábiles de recibida, luego de la cual, se considerará que no tiene reclamación alguna que realizar y que se encuentra conforme con el monto ejecutado..
- 20.6 En caso de ejecución total o parcial de la Carta Fianza, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento ejecutada por el mismo monto hasta por el cual fue otorgada inicialmente, dentro de un plazo de quince (15) Días calendario de comunicada la ejecución.

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

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

- 20.7 La Garantía de Fiel Cumplimiento deberá ser emitida acorde al modelo establecido en el REA de LAP. En este sentido, el USUARIO INTERMEDIO es totalmente responsable por la emisión de la Carta Fianza de acuerdo con el modelo indicado. En caso dicha Carta Fianza no haya sido emitida de acuerdo con el modelo indicado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a emitir una nueva Carta Fianza a su cuenta y costo. En este supuesto, LAP considerará como incumplida la obligación del USUARIO INTERMEDIO materia de la presente cláusula, así como la obligación establecida en el numeral 12.7.1 de la Cláusula Décimo Segunda del presente Mandato.
- 20.8 El USUARIO INTERMEDIO podrá presentar como Garantía de Fiel Cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones un Depósito en Garantía, al que le serán aplicables las siguientes disposiciones:
- 20.8.1 El Depósito en Garantía deberá ser transferido en la cuenta bancaria que LAP indique para tal fin. Asimismo, este no tendría que ser renovado, toda vez que, al no contar con una fecha de vencimiento, dicho depósito podría seguir garantizando las obligaciones de la renovación, salvo que el Depósito en Garantía haya sido ejecutado y tenga que ser restituido. En ningún caso, el depósito en garantía generará intereses ni algún otro concepto relacionado a favor del USUARIO INTERMEDIO.
- 20.8.2 La ejecución del Depósito en Garantía podrá ser total o parcial y se producirá cuando exista un saldo deudor vencido y comunicado al USUARIO INTERMEDIO. Una vez realizada la ejecución, LAP remitirá la liquidación de la deuda al USUARIO INTERMEDIO. LAP comunicará al USUARIO INTERMEDIO (a través de una carta o un correo electrónico) sobre la deuda vencida, requiriendo además el cumplimiento inmediato o de lo contrario se ejecutará la garantía. En dicha comunicación el USUARIO INTERMEDIO ya tendrá conocimiento de la deuda (pre-liquidación). Luego se procederá con la ejecución de la garantía, y una vez realizada esta ejecución, LAP remitirá la liquidación final de la deuda al USUARIO INTERMEDIO (la cual ya habría sido puesta en conocimiento con la comunicación inicial). En caso de ejecución total del Depósito en Garantía, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a restituirla por el mismo monto, salvo que corresponda una actualización del monto, dentro de un plazo máximo de quince (15) Días Calendarios, contados a partir de la fecha de recepción de la comunicación antes referida. Por su parte, en caso exista una ejecución parcial, el USUARIO INTERMEDIO deberá de depositar el diferencial en el mismo plazo antes indicado, caso contrario, LAP se encontrará facultado a ejecutar el saldo de la ejecución parcial como penalidad.
- 20.8.3 Al Depósito en Garantía le serán aplicables los términos y condiciones establecidos en el Mandato sobre la Carta Fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento, en lo que resulte aplicable.
- 20.8.4 Si al finalizar el vencimiento del Mandato, no se hubiera ejecutado el Depósito en Garantía, y el USUARIO INTERMEDIO mantuvieran deudas por pagar a favor de LAP, derivadas de la ejecución del presente contrato se autoriza a LAP a utilizar el depósito en Garantía por la compensación de dichas deudas.
- 20.8.5 Considerando lo indicado en el numeral precedente, y siempre que no exista deuda pendiente del USUARIO INTERMEDIO con LAP, para la devolución del Depósito en Garantía, ya sea por cambio a una Carta Fianza o por vencimiento del Mandato, en caso no haya sido ejecutado y no exista incumplimiento pendientes, LAP - en un periodo de quince (15) días calendario contados desde el vencimiento del Mandato o comunicación del USUARIO INTERMEDIO - procederá a devolver el Depósito en Garantía, dentro del plazo de vigencia de este, mediante depósito en efectivo bancario a la siguiente cuenta

a nombre del USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el depósito en garantía deberá registrarse por las disposiciones previstas en el REA LAP para cada Servicio o Facilidad Esencial.

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

- 21.1 La Garantía de Fiel Cumplimiento será devuelta al USUARIO INTERMEDIO, dentro de los treinta (30) Días calendarios posteriores a la terminación del arrendamiento, siempre que no haya sido ejecutada, sin la aplicación de interés alguno, luego que LAP verifique lo siguiente según corresponda:
- a) La previa y absoluta disponibilidad de LAP del (de las) Área(s), la(s) misma(s) que deberá(n) estar desocupada(s), según los términos previstos en las disposiciones respectivas del presente Mandato.
 - b) Que el (las) Área(s) se encuentre(n) en las mismas condiciones en las que fue (ron) entregada(s) al USUARIO INTERMEDIO, salvo su uso ordinario y diligente o con las Mejoras que hubieren sido efectuadas según lo establecido en la Cláusula Décimo Sexta.
 - c) Que el USUARIO INTERMEDIO no adeude suma alguna a LAP por concepto de pago del Cargo de Acceso, intereses, contribuciones, servicios, impuestos, arbitrios, indemnizaciones, Penalidades y/o, en general, concepto alguno, relacionado al presente Mandato.
- 21.2 En caso de existir alguna deuda o daños en el (las) Área(s) entregada(s) en virtud del presente Mandato, la deuda o el costo de reparación respectiva serán deducidos de la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la cláusula anterior siempre y cuando estén debidamente acreditados y se verifique que los daños sean directamente imputables a los USUARIOS INTERMEDIOS.

Cláusula Vigésimo Segunda. - Penalidad por incumplimiento. -

- 22.1 Las Partes acuerdan que para determinados supuestos de incumplimiento de obligaciones asumidas por el USUARIO INTERMEDIO serán aplicables las Penalidades establecidas en el Anexo 8 – Tabla de Penalidades, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera.
- Los detalles de las Penalidades a cargo del USUARIO INTERMEDIO y su forma de aplicación están establecidos en el referido Anexo 8 – Tabla de Penalidades.
- 22.2 En el caso de incumplimientos que originen la resolución de pleno derecho del Mandato se procederá con la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima del presente Mandato como Penalidad, y sin perjuicio de la indemnización de cualquier daño ulterior, siempre que el daño y su cuantía se encuentre debidamente sustentado
- 22.3 Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo -pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Mandato).
- 22.4 Las Penalidades detalladas en el Anexo 9- Tabla de Penalidades se devengará una vez que LAP requiera, mediante una Comunicación escrita al USUARIO INTERMEDIO, el cumplimiento de la obligación respectiva y/o la resolución de pleno derecho del Contrato,

y siempre que LAP requiera expresamente -en la misma Comunicación o en documento aparte- el pago de la referida Penalidad..

- 22.5 Para el cobro de dicha Penalidad -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impaga- LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Vigésima del Mandato, siempre que se haya requerido al USUARIO INTERMEDIO el pago de dicha Penalidad.

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

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

Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Mandato.-

- 24.1 Sin perjuicio de las causales de resolución automática establecidas en otras cláusulas, LAP podrá resolver el Mandato de pleno derechos, de conformidad con lo establecido en el artículo 1430° del Código Civil, cuando el USUARIO INTERMEDIO:
- a) Tenga un retraso de cuatro (04) meses continuos respecto al pago del Cargo de Acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.
 - b) No subsane el incumplimiento de alguna de sus obligaciones contenidas en el presente Mandato de Acceso, cumplidos los treinta (30) Días calendario de suspensión del acceso a que se refiere la Cláusula Décimo Tercera.
 - c) Manifieste su negativa a la realización de las visitas e inspecciones por parte de LAP, sin justificación razonable y debidamente sustentada, de acuerdo con la Cláusula Octava del presente Mandato.
 - d) Incumpla con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos en el Anexo N° 14 del Contrato de Concesión vinculados al objeto del Contrato, en tanto los mismos le resulten aplicables y le sean atribuibles al USUARIO INTERMEDIO.
 - e) No cumpla con restituir la Garantía de Fiel Cumplimiento otorgada en caso de que LAP se haya visto en la necesidad de ejecutarla.
 - f) No cumpla con presentar y/o renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento y/o las Pólizas de Seguro, dentro de los plazos establecidos en el presente Mandato, o no cumpla con el pago de la prima de seguro correspondiente.
 - g) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las "Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
 - h) Se acredite, de conformidad con la normativa vigente, por una autoridad administrativa o judicial, que el USUARIO INTERMEDIO ha incumplido con su obligación de Confidencialidad establecida en la Cláusula Décimo Séptima.

- i) Manifieste su negativa a la reubicación del (de las) Área(s) en la(s) nueva(s) Área(s) a serle asignada(s) en los supuestos y términos señalados en la Cláusula Séptima.
- j) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.
- k) Dé información falsa o inexacta a LAP o información que induzca a error a LAP en beneficio de este, aun cuando ésta sea detectada o determinada en fecha posterior.
- l) Haya sido suspendido, sea de manera temporal o definitiva, en el desarrollo de sus actividades realizadas, por una autoridad competente, tales como el MTC (o cualquiera de sus Direcciones Generales), SUNAT, INDECOPI, OSITRAN, ESSALUD, la Municipalidad Distrital o Provincial, autoridades administrativas y/o judiciales, entre otras.
- m) Ceda temporal o definitivamente, los derechos y/o su posición en el presente Mandato o entregue, ceda y/o permita el uso por terceros del (de las) Área(s) asignadas, bajo cualquier forma, sin el consentimiento previo y por escrito de LAP.
- n) Si el USUARIO INTERMEDIO es declarado en insolvencia, se acoge a un procedimiento concursal preventivo o cualquier otro procedimiento concursal que pudiera afectar el cumplimiento de las obligaciones que asume en el Mandato, acuerda su disolución de conformidad con la Ley General de Sociedades; o, en general, si por cualquier motivo se le impide desarrollar su objeto social o cumplir normalmente con sus obligaciones.
- o) Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que no se cumpla con los compromisos establecidos en el Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo y/o el USUARIO INTERMEDIO no cumpla con enviar a LAP, ante la ocurrencia de un cambio de Control Efectivo, los documentos descritos en el numeral 12.8.12 del presente Mandato.
- p) Cuando, transcurrido el plazo para la ejecución del plan de acción y/o plan de contingencia regulado en el numeral 12.8.12 del Mandato, no se hayan logrado las metas establecidas y las Partes no hayan arribado a ningún nuevo acuerdo.
- q) En caso el USUARIO INTERMEDIO utilice áreas distintas al(las) Área(s) entregadas, sin autorización expresa y previa de LAP.
- r) En caso el USUARIO INTERMEDIO no devuelva el (las) Área(s) en la fecha indicada por LAP.
- s) Si el USUARIO INTERMEDIO incumple con las obligaciones y declaraciones establecidas en el Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.

- 24.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal l) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.

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

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

- 24.3 El Mandato también podrá ser resuelto en los siguientes casos:
- a) Por mutuo acuerdo entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO, lo que necesariamente deberá constar por escrito.
 - b) Por decisión del USUARIO INTERMEDIO informada mediante Comunicación remitida a LAP con una anticipación no menor de quince (15) Días Hábiles, en la que desea dar por concluido el Mandato. Para que ello proceda, el USUARIO INTERMEDIO deberá encontrarse al día en el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas mediante el Mandato.

En estos supuestos no procederá la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento, ni la aplicación de penalidad alguna por el solo hecho de la resolución.

Cláusula Vigésimo Quinta. - Terminación Anticipada. -

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

En tal caso, para ejercer este derecho bastará con que LAP envíe al USUARIO INTERMEDIO una Comunicación escrita en tal sentido señalando la fecha a partir de la cual se producirá la terminación contractual.

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

25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Mandato, en los siguientes supuestos:

- a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) o en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y,
- b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Mandato.

En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Mandato.

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

Cláusula Vigésimo Sexta. - Calidad. -

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

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

26.2 Será de obligación del USUARIO INTERMEDIO solucionar a la brevedad posible toda situación que atente contra los estándares de calidad mencionados.-

26.3 En caso ocurra una desviación en la calidad del servicio conforme a los requerimientos señalados en el literal precedente, por parte del USUARIO INTERMEDIO y/o cualquier proveedor, contratista, trabajador o empleado del USUARIO INTERMEDIO, debidamente comunicada y no subsanada, LAP procederá de conformidad con lo establecido en la Cláusula Décimo Tercera del Mandato.

Cláusula Vigésimo Séptima. – Relación entre las Partes. -

27.1 Las Partes declaran que son personas jurídicas independientes. En tal sentido, el único vínculo existente entre ambas Partes es de naturaleza civil. Asimismo, reconocen y declaran expresamente que el Mandato no crea ni constituye una relación de índole laboral entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal y/o cualquier tercero que el USUARIO INTERMEDIO contrate y/o utilice para la ejecución de las prestaciones objeto del Mandato.

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

- 27.3 En tal sentido, las Partes expresamente declaran que LAP no ejercerá, legal o empíricamente, supervisión alguna del trabajo que realizarán aquellas personas empleadas por el USUARIO INTERMEDIO y que sean asignadas al cumplimiento de este Mandato. Así, bajo ninguna circunstancia LAP asumirá obligación laboral alguna que se desprenda o pueda desprenderse de este Mandato respecto de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO.
- 27.4 Cada Parte será la única responsable por las obligaciones que frente a sus trabajadores emerjan de las leyes laborales, convenios colectivos de trabajo, leyes previsionales y de seguridad social, enfermedades, accidentes de trabajo, etc., siendo esta enumeración únicamente enunciativa. En ese sentido, cada Parte asumirá de manera exclusiva la obligación de pagar todos los beneficios sociales, aportaciones, contribuciones, retenciones y demás importes que correspondan a los trabajadores que contrate para prestar los servicios objeto del presente Mandato.
- 27.5 Cada una de las Partes asume total responsabilidad frente a la otra y cualquier tercero por los hechos y omisiones de sus empleados y dependientes, actuales o futuros.
- 27.6 Así, cada Parte se compromete a velar porque sus trabajadores cumplan con un código de ética y conducta al realizar las labores encomendadas dentro del Aeropuerto, así como fuera del mismo, de manera que no se afecte la imagen comercial de las Partes. En caso la conducta de uno o más trabajadores derivara en reclamos multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador.
- 27.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.

Así, cada Parte se compromete a velar porque sus trabajadores cumplan con un código de ética y conducta al realizar las labores encomendadas dentro del Aeropuerto, así como fuera del mismo, de manera que no se afecte la imagen comercial de las Partes.

En caso la conducta de uno o más trabajadores derivara en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador.

Del mismo modo, en caso la conducta de uno o más trabajadores de LAP derivara en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte del USUARIO INTERMEDIO, sea que éstos provengan de entes privados o públicos; LAP deberá asumir los costos que tal afectación genere y retirar inmediatamente del área del Aeropuerto a dicho trabajador

- 27.8 En caso un Juzgado o una Sala Laboral determinara que existe vinculación laboral o de cualquier otra índole entre LAP y los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO, y obligara a LAP al pago de alguna suma a favor de un trabajador del USUARIO INTERMEDIO, éste se compromete a reintegrar plenamente a LAP la suma de lo pagado en virtud de la decisión jurisdiccional firme (incluyendo lo pagado e intereses) y las costas y costos del proceso dentro de siete (7) días hábiles de producido el pago por parte de LAP.

- 27.9 En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO asumirá íntegramente todos los gastos, intereses, multas, deudas, costos, tasas, honorarios profesionales de los abogados, etc., en las que tenga o hubiera tenido que incurrir LAP por cualquier incumplimiento detectado, reclamación o demanda de los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO o de sus contratistas o sub contratistas en contra de LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados.
- 27.10 Tratándose de personal que va a desempeñar sus funciones en la Zona Restringida del Aeropuerto, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a acreditarlo ante LAP, conforme a lo que establece el Programa de Seguridad del Aeropuerto, vigente y aprobado por la autoridad aeronáutica civil, y de acuerdo con las demás Normas y Procedimientos de Operación de LAP.
- 27.11 Las Partes acuerdan que, de estimarlo necesario por motivos de seguridad, LAP podrá negarse a autorizar el ingreso al Aeropuerto a Personal del USUARIO INTERMEDIO. En estos casos, LAP informará al USUARIO INTERMEDIO los motivos en los que se basa su decisión.
- 27.12 Las Partes acuerdan que LAP podrá modificar los requisitos para obtener las autorizaciones de ingreso del Personal del USUARIO INTERMEDIO, a la zona pública y Zona Restringida del Aeropuerto. De producirse alguna modificación de dichos requisitos, LAP lo comunicará en un plazo razonable al USUARIO INTERMEDIO..

Cláusula Vigésimo Octava. - Modificación del Mandato. -

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

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

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

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

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

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

En el caso que, durante la vigencia del presente Mandato, LAP llegue a un acuerdo con otro USUARIO INTERMEDIO, otorgando un cargo de acceso y/o condiciones más favorables que las establecidas en el presente Mandato, éstas deberán extenderse al presente Mandato. Similar adecuación deberá realizar LAP cuando el OSITRAN emita Mandatos de Acceso que establezcan condiciones más favorables que los Mandatos ya emitidos o que las establecidas en el presente Mandato..

Cláusula Trigésimo Segunda. – Solución de controversias. -

- 33.1 Cualquier controversia derivada de o relacionada con la negociación, celebración, ejecución, interpretación y/o terminación del Mandato, incluidas aquellas que se presenten con posterioridad a la terminación del Mandato por cualquier causa, así como aquellas controversias relacionadas con la validez o eficacia del Mandato o del presente convenio arbitral, y cualquier otra fuente de obligaciones relacionada o derivada del Mandato, procurará ser resuelta amistosamente por las Partes en un plazo máximo de quince (15) Días Hábiles, contados desde la notificación de la Comunicación de una Parte a la otra solicitando resolver la controversia por trato directo. Dicho plazo podrá ser ampliado por las Partes de común acuerdo vía documento escrito.
- 33.2 En caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo, la controversia será sometida al procedimiento de solución de controversias conforme lo dispuesto en la Sección II, Capítulo II del Título III del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN.
- 33.3 En el caso que cualquiera de las Partes no se encuentre conforme con lo dispuesto por el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN, la acción contencioso administrativa correspondiente, se iniciará ante los Jueces y Tribunales de Lima.

Cláusula Trigésimo Tercera -Aplicación supletoria. -

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

Cláusula Trigésimo Cuarta Comunicaciones y Domicilios. -

- 35.1 Todas las Comunicaciones que deban cursarse las Partes deberán ser dirigidas a los representantes y domicilios señalados en la presente Cláusula para que tengan eficacia entre ellas.
- 35.2 Las Partes se obligan a comunicar cualquier cambio en sus representantes y/o, domicilios en el plazo de cinco (5) Días de producido. No obstante, las Partes realizarán su mejor esfuerzo para comunicar dicho cambio de domicilio antes de la fecha señalada. En tanto los cambios no sean comunicados conforme a esta cláusula, las Comunicaciones y/o, notificaciones realizadas a los anteriores representantes y/o, domicilios se tendrán por válidamente realizadas.
- 35.3 Las Comunicaciones podrán efectuarse por cualquier medio escrito que permita la fehaciente verificación de su recepción por parte del destinatario, como por ejemplo mediante cartas, facsímiles y correos electrónicos. Las Comunicaciones producen plenos efectos desde la fecha en que consta su recepción por la Parte destinataria.
- 35.4 Los representantes, lugares y, o, medios a través de los que las Comunicaciones que se dirijan las Partes surtirán efectos en virtud de este Mandato son los siguientes:

Por LAP:

Atención: Lima Airport Partners S.R.L.- LAP

Dirección: Edificio Central, Piso 9, del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" sito en Av. Elmer Faucett S/N Callao.

Contacto: Gerencia Central Comercial

Por el USUARIO INTERMEDIO:

Atención:

Dirección:

Representante:
Email:

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

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

Cláusula Trigésimo Quinta. - Declaración de las Partes. -

Las Partes declaran y aceptan lo siguiente:

- 36.1 Aceptar y someterse a cualquier ajuste, actualización y/o cualquier modificación a los términos del presente Mandato que LAP se viera obligada a realizar por mandato del OSITRAN en el marco del REMA y de las demás leyes aplicables.
- 36.2 .

Cláusula Trigésimo Sexta. - De la no exclusividad. -

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

Cláusula Trigésimo Sétima. - Anexos. -

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

Anexo N° 1	Condiciones Particulares
Anexo N° 2	Definiciones
Anexo N° 3	Acta de Entrega del (de las) Área(s).
Anexo N° 4	Relación de Área(s)
Anexo N° 5	Seguridad y Salud Ocupacional
Anexo N° 6	Sostenibilidad

Anexo N° 7	Anticorrupción y prevención de lavado de activos	Anexo N° 8	Tabla de Penalidades
Anexo N° 9	Manual HUMO		

Las Partes expresan su conformidad con el contenido del presente documento, y lo suscriben en señal de aceptación, considerando como fecha de firma de este a la fecha de la última firma digital de los representantes que lo suscriben.

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

EI USUARIO INTERMEDIO

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

Anexo 1 CONDICIONES PARTICULARES

Conste por el presente Anexo, las Condiciones Particulares del Mandato que regula el Uso de Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

Cláusula Primera: Finalidad del(las) Área(s)

1.1 Finalidad de(las) Área(s)

La finalidad de la cesión en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, del(las) Área (s) calificada(s) como Facilidad(es) Esencial(es) es que la(s) misma(s) sea(n) destinada(s) al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.

1.2 Actividades Permitidas en el(las) Área(s)

Las únicas actividades que el USUARIO INTERMEDIO podrá llevar a cabo en el(las) Área(s) serán las relacionadas con el Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje [Almacén(es) para el Depósito de Equipaje Rezagado] prevista en el Mandato y sus Anexos.

La realización de otro tipo de actividades implicará un incumplimiento no subsanable.

Cláusula Segunda: Plazo y Fases del Contrato

2.1 Plazo

El Mandato estará vigente por cinco (05) años, contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

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

2.2 Fases

Respecto a cada una de las Fases, las Partes acuerdan lo siguiente:

- (i) La Fase de Planificación y Diseño: inicia en la fecha de suscripción del Mandato. Esta Fase durará según lo determinado en el Cronograma de Ejecución.
- (ii) La Fase de Habilitación: inicia con la entrega del(las) Área(s) al OPERADOR. Esta Fase durará hasta el inicio de la Fase de Operación.
- (iii) La Fase de Operación: inicia en la fecha que LAP le indique al USUARIO INTERMEDIO conforme lo establecido en el numeral 4.2.11 del Mandato, y deberá concluir al fin de vigencia del Mandato.

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 18:05:17 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 11:07:10 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:46:22 -0500

Cláusula Tercera: Cargo de acceso

- 3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:35:52 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 10:31:37 -0500

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

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 09/04/2025 01:20:25 -0500

INTERMEDIO). Todos los tributos serán cargo del USUARIO INTERMEDIO, siempre y cuando le sean aplicables.

- 3.3 El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.

Están excluidos del Cargo de Acceso, el costo o la contraprestación correspondiente a la provisión de otros servicios distintos a los detallados en el párrafo anterior.

Cláusula Cuarta: De los Seguros.

- 4.1 EL USUARIO INTERMEDIO se obliga a contratar una Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil en la que figure LAP como asegurado adicional y tercero beneficiario para los casos en que los daños sean causados a LAP. La póliza deberá ser contratada hasta por el monto establecido en el REA de LAP, que cubra cualquier evento generado por EL USUARIO INTERMEDIO productos del uso o posesión del (de las) Área(s), siempre que se acredite la responsabilidad de EL USUARIO INTERMEDIO en tales daños y en la medida que no se acredite responsabilidad de esta última en las causas que originaron el daño. Así mismo hará el envío de la constancia de pago de las primas, en caso LAP lo solicite mediante un correo. El USUARIO INTERMEDIO procurará que las compañías que extiendan las pólizas cumplan con una clasificación no menor a "A". Dicha póliza deberá mantenerse vigente durante todo el plazo contractual, pudiendo LAP exigir al USUARIO INTERMEDIO que le acredite ello en cualquier momento..

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

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

La póliza debe señalar explícitamente que cubre el 100% de los daños materiales que pueda sufrir el (las) Área(s) entregada(s) en arrendamiento y también cualquier daño que se ocasione a las áreas del Aeropuerto distintas a aquellas entregadas en uso y operación. Asimismo, la Póliza de Responsabilidad Civil deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación de la compañía de seguros en contra de LAP.

- 4.2 EL USUARIO INTERMEDIO deberá contratar una **póliza de seguro Todo Riesgo contra incendio, explosión, terremoto, huelga, daño malicioso, terrorismo, vandalismo, conmoción civil, etc.** cuya suma asegurada será equivalente al valor de los activos

empleados en sus operaciones, más el valor de las áreas entregadas y que por tanto que cubra el 100% de los daños materiales que puedan sufrir las Áreas entregadas, así como los ingresos obtenidos por la utilización de estos bienes o espacios de la concesión. Dicha póliza debe incluir a LAP como asegurado adicional y tercero beneficiario para los casos en que los daños sean causados a LAP.

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

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

- 4.3 El USUARIO INTERMEDIO, deberá contratar - o en su caso, asegurarse que sus subcontratistas de ser el caso contraten - un **Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo**, en los términos y condiciones establecidos en la Ley N° 26790, normas complementarias y conexas, cuya cobertura deberá incluir la prevención de riesgos de salud, así como la prevención de invalidez y sepelio por causa del desarrollo de trabajo de riesgo. Deberán incluirse como afiliados obligatorios a este seguro a todos los trabajadores del USUARIO INTERMEDIO que durante la ejecución del Contrato realicen Actividades en el Aeropuerto.

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

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

- 4.4 De ser aplicable, El USUARIO INTERMEDIO deberá contratar el **Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)** para uso propio para los vehículos de su propiedad, alquilados arrendados y/o de terceros, que sean utilizados durante las operaciones objeto del presente Contrato.

Cláusula Quinta: Monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento. -

- 5.1 El monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la sumatoria correspondiente a la facturación correspondiente a tres (3) meses de facturación del Contrato más el IGV, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US\$ 1,000.
- 5.2 En el caso de renovaciones anuales, el monto por el cual deberá emitirse la carta fianza será igual a la sumatoria correspondiente a los tres (3) meses de facturación mensual por el uso de las Facilidades Esenciales más el IGV, siendo el monto mínimo de la carta fianza de US \$ 1,000.

FIN DEL DOCUMENTO

ANEXO 2 DEFINICIONES

Para los fines del presente Contrato, sus Condiciones Particulares y demás Anexos, los términos contenidos en aquellos cuya primera letra se encuentre en mayúscula, tendrán el siguiente significado:

1. **Acta de Culminación:** Es el documento que las Partes suscribirán con la finalidad de dejar constancia que el USUARIO INTERMEDIO ha cumplido todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño y Fase de Habilitación, según corresponda.
2. **Acta de Devolución:** Es el documento que las Partes suscribirán para formalizar la devolución de el(las) Área(s) por parte del USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP.
3. **Acta de Entrega:** Es el documento que las Partes suscribirán y que detallará la fecha y condiciones en que se entregará la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO.
4. **Accidente:** Es cualquier ocurrencia originada durante el desarrollo de las Actividades del Usuario Intermedio que ocasione lesiones graves o mortales a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.
5. **Accidente de Aviación:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:
 - a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
 - b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que: — afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y — que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
 - c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible
6. **Actividades:** Son aquellas detalladas en el numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Anexo 1 – Condiciones Particulares, que LAP permite realizar al USUARIO INTERMEDIO en el(las) Área(s).
7. **Aeropuerto:** Es el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en el distrito y provincia constitucional del Callao, República del Perú, el que se constituye por el Nuevo Terminal, plataforma, infraestructura en lado tierra y lado aire, entre otros.
8. **Anexo(s):** Son los documentos que se refieren en este contrato bajo esa denominación, y que se ubican al final de la declaración contractual inicial. Tienen por objeto determinar y/o precisar el alcance de las obligaciones que pactan LAP y el USUARIO INTERMEDIO en el marco del Contrato. Los Anexos serán suscritos por las Partes en todas sus páginas. Los Anexos forman parte de la declaración contractual que constituye este Contrato y, por tanto, son parte integrante del Contrato mismo. En este sentido, los Anexos gozan del mismo carácter legalmente vinculante que cualquier otra sección o parte del Contrato. En la interpretación del Contrato o en la resolución de conflictos, discrepancias, dudas, errores u omisiones, se utilizará el siguiente orden de prelación: i) Contrato,

ii) Anexo 1- Condiciones Particulares iii) Anexo - 9 Tabla de Penalidades, iv) Anexo 10 - Manual HUMO; para el resto de los Anexos, el orden de prelación aplicable será el orden numérico con que aparecen en el listado del título que antecede..

9. Año: Se considera al periodo de tiempo transcurrido entre el 01 de enero al 31 de diciembre.

10. Área(s): Son el(los) espacio(s) calificados como Facilidades Esenciales de acuerdo con el REMA y REA de LAP, que serán arrendados por LAP al USUARIO INTERMEDIO dentro del Aeropuerto para ser utilizado como Oficina(s) Operativa(s), la(s) misma(s) cuya ubicación y características se detallan en el Anexo N° 4 Relación de Área(s) del presente Contrato Acceso. Para la devolución del (las) Área(s), se suscribirá el Acta de Devolución y se deberán observar las disposiciones contenidas en el Contrato.

11. Áreas Comunes: Son aquellas áreas que están destinadas a uso compartido por distintos USUARIO(S) INTERMEDIO(S) y/o su Personal y/o visitantes del Aeropuerto y que son necesarios para una operación exitosa del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto; tales como vías de acceso, tránsito interno, servicios higiénicos, áreas de carga y descarga de mercadería, corredores dedicados, entre otros. Los gastos derivados del uso, del mantenimiento y de la operación de las Áreas Comunes se denominan Gastos Comunes y serán compartidos por los USUARIO(S) INTERMEDIO(S).

12. Asegurado Adicional: Se entiende por tal a la persona cubierta por la Póliza de Seguros respectiva, distinta al USUARIO INTERMEDIO contratante.

13. Autoridad(es) Gubernamental(es): Significará cualquier gobierno o autoridad nacional, regional, departamental, provincial o municipal, o cualquiera de sus dependencias o agencias reguladoras o administrativas, o cualquier entidad u organismo que, conforme a las Leyes Aplicables, ejerza poderes ejecutivos, legislativos, administrativos y/o judiciales que pertenezca a cualquiera de los gobiernos, autoridades o a las instrucciones anteriormente citadas, con jurisdicción o materias en cuestión.

14. Cargo de Acceso: Es la contraprestación monetaria que, de acuerdo con lo previsto en la Cláusula Tercera del Anexo 1 – Condiciones Particulares, el USUARIO INTERMEDIO está obligado a pagar a LAP por la utilización de la(s) Facilidad(es) Esencial(es).

15. Carta Fianza: Instrumento de garantía emitido por una Entidad Bancaria de Primer Nivel o por una Compañía de Seguros de Primer Nivel supervisada por la SBS que asegura el pago de una obligación. La Carta Fianza podrá ser emitida como Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato cumpliendo con las condiciones y características previstas en las Condiciones Generales de Contratación y Condiciones Particulares de Contratación..

16. Causa No Imputable: Evento extraordinario, imprevisible e irresistible cuya causa no es imputable a las Partes y que impida la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de acuerdo con el artículo 1315 del Código Civil.

17. Compañía de Seguro de Primer Nivel: Son aquellas compañías de seguro que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgado por la SBS (Categoría A), conforme a lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los Sistemas Financieros y de Seguros, aprobado mediante la Resolución SBS N° 18400-2010, y cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente.

18. Comunicación: Es toda aquella expresión escrita en físico o correo electrónico que dirija una Parte a otra con relación al Contrato. Para algunos supuestos previstos en el Contrato, la Comunicación deberá ser remitida con la formalidad exigida para que produzca efectos..

19. Concesión o Contrato de Concesión: Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001, incluyendo todas sus adendas y modificaciones presentes y futuras, así como sus anexos.

20.Control Efectivo: Cuando una Persona: (i) es propietaria, de manera directa o indirecta, de, al menos el sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de las acciones con derecho a voto del capital social de otra Persona; o, es titular de contratos de usufructo, garantía mobiliaria, fideicomiso, pactos de accionistas o cualquier otro esquema contractual que le permita ejercer cuando menos el sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de los derechos de voto del capital social de otra Persona; (ii) sin contar con igual o más del sesenta y seis punto seis por ciento (66.6%) de los derechos de voto del capital social, puede designar o remover la mayoría de los miembros del directorio u órgano equivalente de otra Persona, o en caso que no exista directorio, a su gerente general o funcionario principal; (iii) posee, de manera directa o indirecta, una representación en el directorio u órgano equivalente, de cuando menos la mayoría simple de los integrantes del directorio u órgano equivalente de otra Persona; o, (iv) por cualquier medio no previsto anteriormente (sea contractual o no) controla el poder de decisión de cuando menos la mayoría simple de los integrantes del directorio u órgano equivalente al interior de otra Persona.

21.Conocimiento Efectivo: Se entiende que una Parte ha tomado conocimiento efectivo de un hecho o evento cuando (i) la ocurrencia de este ha sido notificada de conformidad con la Cláusula Trigésimo2 -Sexta, o (ii) cuando dicha Parte declara haber tomado conocimiento de dicho hecho o evento..

22.Contrato: Es el presente Contrato, suscrito entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO, incluyendo todos sus Anexos, adendas y modificaciones presentes y futuras.

23.Cronograma de Ejecución: Es el cronograma o calendario acordado por las Partes para la ejecución, en el Nuevo Terminal, de las diferentes Fases. Este cronograma contendrá los hitos o plazos para la ejecución integral de la Fase de Habilitación.

Para la planificación, diseño y habilitación del(las) Área(s) en el Nuevo Terminal, el Cronograma de Ejecución tendrá además como finalidad alinear la ejecución del Contrato con el cronograma de ejecución del Proyecto New Lim; y, por lo tanto, el Cronograma de Ejecución requiere la aprobación de LAP.

24.DGAC: Es la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, la cual forma parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

25.Días o Días Calendario: Son los días comprendidos entre el lunes y el domingo que conforman el calendario gregoriano.

26.Días Hábiles: Son los días laborables en la ciudad de Lima, conforme éstos son determinados en el calendario oficial publicado por las Autoridades Gubernamentales, en que además los bancos estén abiertos al público. Los feriados de mediodía se considerarán días feriados para efectos de la determinación y cómputo de los Días Hábiles..

27.Dólares: Se refiere a los Dólares de los Estados Unidos de América, moneda de curso legal de dicho país.

28.Entidad Bancaria de Primer Nivel: Son aquellos Bancos que operan en el Perú que tengan el mejor nivel de calificación de riesgo otorgado por la SBS (Categoría A), conforme a lo establecido en el Reglamento para la Clasificación de Empresas de los Sistemas Financieros y de Seguros, aprobado mediante la Resolución SBS No. 18400-2010, y cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente, así como a las entidades bancarias extranjeras que sean calificadas como bancos de primera categoría por el Banco Central de Reserva del Perú

29.Estado Peruano: Se refiere a la República del Perú.

30.Equipaje Rezagado: Comprende única y exclusivamente las siguientes categorías de equipaje:

- Equipaje no acompañado: equipaje que se transporta como carga en una aeronave diferente al que transporta a la persona a quien le pertenece.

- Equipaje no identificado: equipaje con o sin etiqueta, que no es recogido por ningún pasajero y cuyo propietario no puede ser identificado con certeza.
- Equipaje no reclamado: equipaje procedente de un vuelo que llega al Aeropuerto y que ningún pasajero recoge o reclama.
- Equipaje extraviado: equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

31. Expediente Técnico: Conjunto de documentos que deben ser suscritos por los profesionales de la especialidad, debidamente habilitados (cuya colegiatura y certificado de habilidad se anexa al Expediente Técnico), y que determinan las características, requisitos y especificaciones necesarias para la Fase de Habilitación, considerando su interrelación con el entorno, las Mejoras, y la Operación. El Expediente Técnico deberá considerar los requisitos establecidos en los manuales o lineamientos indicados por LAP, y para la Fase de Habilitación y posterior Fase de Operación, debiendo ser presentado por el USUARIO INTERMEDIO según el Cronograma de Ejecución, para la revisión y aceptación de LAP y cumplir con las Leyes Aplicables y las normas técnicas correspondientes.

32. Facilidad(es) Esencial(es): Es la instalación o infraestructura indispensable y/o necesaria para la prestación del Servicio Esencial de **Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado)** por parte del USUARIO INTERMEDIO, que para efectos del presente Contrato consistirá en las Áreas a ser entregadas por LAP y que serán utilizadas exclusivamente como Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado.

33. Fase de Habilitación: Es la fase que comprende la habilitación del(las) Área(s) y/o la edificación, ésta última conforme a las etapas del Contrato (de ser el caso), que el USUARIO INTERMEDIO ejecutará de forma integral dentro del(las) Área(s), de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y el Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.

34. Fase de Planificación y Diseño: Es la fase en la cual el USUARIO INTERMEDIO: (i) elabora y obtiene la aceptación del Expediente Técnico por parte de LAP y, (ii) gestiona y obtiene las Licencias necesarias para la ejecución de las obras de Habilitación, de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato, el Expediente Técnico, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.

35. Fase de Operación u Operación: Es la fase en la cual el USUARIO INTERMEDIO desarrollará las Actividades permitidas por LAP según los términos y condiciones del presente Contrato y Anexos.

36. Fases o Fases del Contrato: Corresponde a una o más etapas en las que se ejecutará el Contrato, siendo estas, la Fase de Planificación y Diseño, la Fase de Habilitación y la Fase de Operación.

37. Garantía de Fiel Cumplimiento: Es la Carta fianza irrevocable o Depósito en Garantía, que el USUARIO INTERMEDIO entregará a LAP para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas conforme a lo previsto en la Cláusula Vigésima del Contrato

38. IGV: Es el Impuesto General a las Ventas aplicable a las compras de bienes muebles y prestación de servicios en la República de Perú, regulado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF y por cualquier otra norma que la sustituya, amplíe, modifique y/o complemente.

39. Incidente de Aviación: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

40. Incidente Grave de Aviación: Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1. — La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2. — Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C del Anexo 13 OACI.

41. Ley(es) Aplicable(s): Son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Contrato de Acceso y las que se puedan emitir con posterioridad, válidamente, en la República del Perú, entre las que se cuentan las leyes, decretos legislativos, decretos supremos, reglamentos, decisiones vinculantes y cualquier otra prescripción de carácter general que emita válidamente cualquier Autoridad Gubernamental de la República del Perú.

42. Licencia(s): Es (Son) la(s) aprobación(es) y/o permisos y/o autorizaciones y/o certificaciones de cualquier índole o naturaleza, que el USUARIO INTERMEDIO requiera de acuerdo con las Leyes Aplicables a fin de realizar las Actividades y en general su operación en el Aeropuerto. Como parte de las Licencias se incluye -sin limitarse - a la certificación y al permiso de operación emitidos por la DGAC y documentos equivalentes otorgados por la autoridad aeronáutica de la nacionalidad del USUARIO INTERMEDIO necesarios para el desarrollo de sus operaciones -cuando aplique-, las mismas que éste deberá obtener y mantener vigente en todo momento.

43. Mejoras: Son todos los bienes muebles e inmuebles que se incorporen al (a las) Área(s) y que resulten de las adecuaciones, modificaciones y/o reparaciones, y/o que sean resultado de las inversiones que el USUARIO INTERMEDIO realizará a su costo y riesgo en la(s) Área(s) de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Décimo Sexta del Contrato.

44. Mejoras Estructurales: Son las Mejoras a los servicios de energía eléctrica, luz, agua, desagüe, servicio telefónico, data, climatización de ambiente (aire acondicionado), detección y extinción de incendios y otros servicios básicos que puedan ser implementados en el (las) Área(s).

45. MTC: Es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la república del Perú.

46. Normas y Procedimientos de Operación de LAP: Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos y sus respectivos cambios y/o actualizaciones, que regulan las condiciones de operación de LAP y que se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a seguridad industrial, higiene y salud ocupacional (EHS), salubridad, supervisión de actividades comerciales (campañas, atención al cliente, etc.), especificaciones técnicas, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medio ambiente (tratamiento de residuos, materiales usados, limpieza, ruido, emisiones de gases, entre otros aspectos), abastecimientos de productos y/o de insumos, conexiones a redes del Aeropuerto (energía, telefonía y telecomunicaciones, HVAC, agua-desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto, que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO, según corresponda. Cualquier aprobación, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere el presente numeral, o cualquier cambio, actualización y/o modificación de las mismas serán exigibles para EL USUARIO INTERMEDIO desde la fecha en que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.lima-airport.com, siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO, realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se esta definición.

Las normas a que se refiere el párrafo anterior están sujetas a lo dispuesto en el REMA y el REA de LAP.

- 47.No Conformidades:** Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables.
- 48.Nuevo Terminal:** Es el área que será construida por un tercero como parte del Proyecto NewLIM, en donde se encontrará el(las) Área(s) en la que se llevará a cabo el uso y operación por parte del USUARIO INTERMEDIO y el desarrollo de las Actividades.
- 49.OSITRAN:** Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público de la República del Perú.
- 50.Parte o Partes:** Son, por separado o conjuntamente, el USUARIO INTERMEDIO y LAP.
- 51.Penalidad y/o Penalidades:** Son todos los pagos dinerarios que el USUARIO INTERMEDIO se obliga a hacer a favor de LAP conforme los términos y condiciones previstas en la Cláusula Vigésimo Segunda del Mandato.
- 52.Personal:** Es toda persona de la cual se valga el USUARIO INTERMEDIO y LAP, según corresponda, para ejecutar alguna de las obligaciones que, conforme a las Leyes Aplicables o al presente Contrato, sean de su cargo y/o responsabilidad, independientemente del vínculo contractual y/o laboral que mantenga aquél con dicha persona. En tal sentido, forman parte del Personal (sin que el siguiente listado sea limitativo y/o excluyente): (i) subcontratados; (ii) empresas contratistas y/o subcontratistas; (iii) trabajadores; (iv) personal auxiliar; (v) locadores; (vi) proveedores; (vii) accionistas; (viii) directores; (ix) funcionarios; y (x) agentes.
- 53.Persona(s):** Es cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que pueda realizar actos jurídicos y asumir obligaciones en la República del Perú.
- 54.Plan de Mantenimiento Anual:** Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual contiene los lineamientos de las actividades periódicas preventivas y los respectivos cronogramas que el USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera anual con la finalidad de realizar la conservación y mantenimiento del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas.
- 55.Plan de trabajo:** Es el documento en el cual se describe el procedimiento de mantenimiento y/o reformas mínimas a realizar en función a manuales del fabricante o protocolos establecidos por el usuario. De igual manera, para la presentación de Mejora que no implique modificación en la (s) Área (s). Debe ser presentado para revisión a la Gerencia de Mantenimiento de LAP, considerando los requisitos y formatos establecidos en los manuales o lineamientos para dicho fin.
- 56.Plazo:** Es el plazo de vigencia del presente Contrato.
- 57.Póliza(s) o Póliza(s) de Seguro(s):** Son las pólizas de seguro cuyos términos y condiciones han sido acordados por las Partes en la Cláusula Décimo Novena del Contrato.
- 58.Proyecto NewLIM:** Se refiere al proyecto de ampliación del Aeropuerto.
- 59.RAP:** Son las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.
- 60.REA de LAP:** Es el Reglamento de Acceso de LAP aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 023-2004, así como sus modificaciones.
- 61.REMA:** Es el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N°014-2003-CD/OSITRAN, así como sus modificatorias.

- 62.Servicio Esencial:** Es el servicio esencial de Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en áreas detallado en el Anexo N° 02 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN y sus modificatorias, referido específicamente a las Actividades que desarrollara el Usuario Intermedio en las Áreas a ser utilizadas, actividades que se encuentran especificadas en el Anexo 1 – Condiciones Particulares.
- 63.Servicios Públicos y cualquier otro servicio en favor del (de las) Área:** Son los servicios de electricidad, agua, desagüe, y cualquier otro servicio que se suministre directamente o a través de un tercero autorizado por LAP en beneficio del USUARIO INTERMEDIO y/o del(las) Área(s). También se incluirán en este grupo de servicio en favor del Área y siempre que apliquen, a, por ejemplo, trampas de grasa, HVAC, entre otros.
- 64.Stakeholders:** Son aquellos actores que tienen algún tipo de relación con LAP, ya sea porque brindan un servicio a LAP o a terceros, o porque realizan alguna actividad u operación comercial en el Aeropuerto; de manera que cualquiera de las decisiones estratégicas de LAP pueda impactar de forma directa o indirecta en aquellas, y viceversa.
- 65.Superintendencia Nacional de Administración Tributaria o SUNAT:** es la entidad pública encargada de recaudar y administrar los tributos de carácter nacional, conforme a las Leyes Aplicables.
- 66.Usuario Intermedio:** Es la persona natural o jurídica que utiliza la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios de transporte o vinculados a esta actividad.
- 67.Zona Restringida del Aeropuerto:** Aquellas zonas de la parte aeronáutica del Aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras, todas las zonas de salida de pasajeros de aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

FIN DEL DOCUMENTO

ANEXO N° 3
ACTA DE ENTREGA DEL (DE LAS) ÁREA(S).

Por medio de la presente,

- **LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**, a quien en adelante se denominará “**LAP**”, con RUC N° 20501577252, con domicilio en el Edificio Central del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett S/N, Callao, inscrita en la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, la que actúa debidamente representada por [*], identificado con DNI N° [*], y por [*], identificado con [*] N° [*], según poderes que obran inscritos en la referida Partida y
- **[*]**, a quien en adelante se denominará el “**USUARIO INTERMEDIO**”, identificado con RUC N° [*], con domicilio en [*], debidamente representada por [*], identificado con DNI N° [*]; según poderes que corren inscritos en la Partida Electrónica N° [*].

Las Partes dejan constancia que, con fecha [*] LAP hace entrega de la posesión inmediata de la(s) siguiente(s) Área(s):

Instalación	Ubicación en el Aeropuerto	Metraje (m²)	Código

La firma de la presente Acta de Entrega certifica que el **USUARIO INTERMEDIO** recibió el(las) Área(s) a su completa satisfacción, sin tener nada que objetar, declarando que el(las) Área(s) servirá(n) para los propósitos que pretende desarrollar a través del Contrato N° [*], “Contrato de [*]”, que ha suscrito con LAP.

Las Partes también suscriben la presente Acta de Entrega para dejar constancia del estado y condiciones del(las) Área(s). En tal sentido, las Partes declaran lo siguiente:

[Completar con la información específica sobre el estado y condiciones en las que se encuentra el(las) Área(s), debiendo incluir cualquier observación sobre el mismo].

Finalmente, las Partes incluyen a continuación un registro fotográfico del estado y condiciones de el(las) Área(s):

[Se deberá insertar el registro fotográfico]

En señal de conformidad con lo expresado en los párrafos precedentes, las Partes suscriben la presente Acta de Entrega, el [*].

LIMA AIRPORT PARTNERS
Sr. [*]

EL USUARIO INTERMEDIO
Sr. [*]

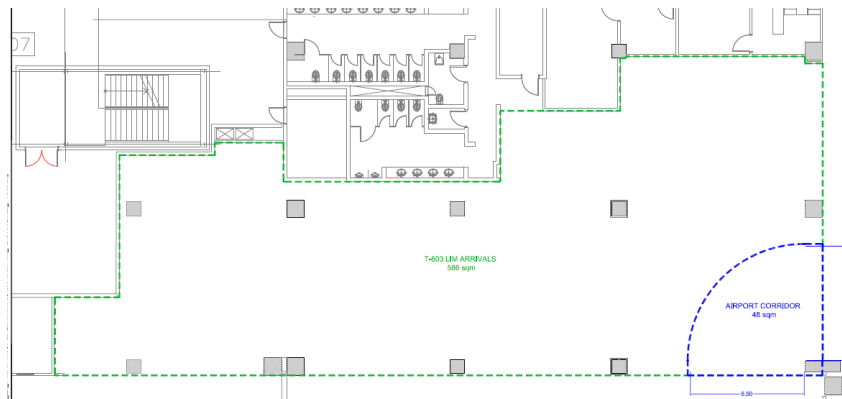
LIMA AIRPORT PARTNERS
Sr. [*]

ANEXO 4

RELACIÓN DE ÁREAS

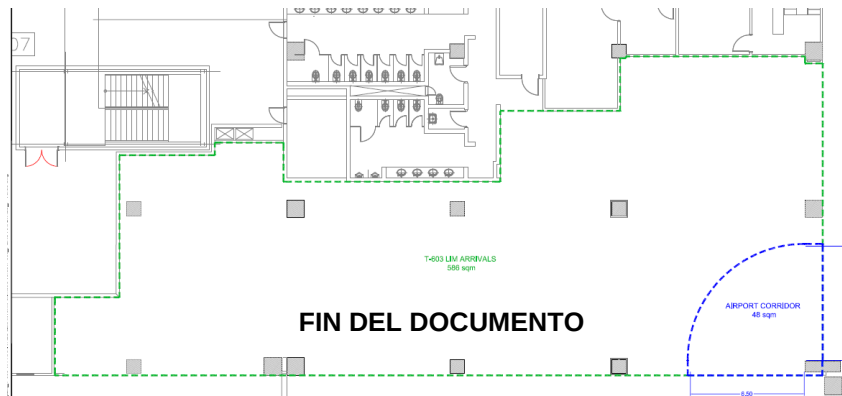
1. Tienda [*] ubicada en [*], con un Área de aprox. [*] m²

[INCLUIR FIGURA DE ÁREA Y UBICACIÓN. Ejemplo:]



2. Tienda [*] ubicada en [*], con un Área de aprox. [*] m²

[INCLUIR FIGURA DE ÁREA Y UBICACIÓN. Ejemplo:]



ANEXO 5
SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
(USUARIO INTERMEDIO)

Durante la vigencia del presente contrato el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas a Seguridad y Salud Ocupacional, según aplique:

• **GENERALES:**

1. Cumplir l con: (i) Las Leyes Peruanas aplicables a las actividades, servicios u operaciones en el Aeropuerto, (ii) la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, su Reglamento y sus modificatorias, (iii) las Normas Nacionales de Seguridad para Actividades de Construcción y sus modificatorias, (iv) las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo sectoriales a las que pertenece el USUARIO INTERMEDIO; (v) Reglamento de zonas comunes y (vi) Procedimientos y Normas Obligatorias de Operación de LAP, publicadas en www.lima-airport.com normativas y documentos que la USUARIO INTERMEDIO declara conocer en su contenido y alcances, y cuyo cumplimiento y/o preparación es de su exclusiva responsabilidad. Los cambios y/o actualizaciones de los Procedimientos y Normas Obligatorias de Operación LAP serán comunicadas previamente al El USUARIO INTERMEDIO.

2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.

Adicionalmente, en caso el USUARIO INTERMEDIO esté involucrado en la ocurrencia de un accidente o incidente donde este perjudicado personal LAP, contratistas, pasajeros y otros usuarios del aeropuerto, deberá reportar el evento a LAP y remitirle un informe de investigación del evento a LAP mediante una comunicación escrita y dentro de los siete (07) días calendarios de ocurrido. Asimismo, deberá enviar a LAP, en el plazo establecido, las evidencias de las medidas correctivas y preventivas que salgan como resultado de la investigación.

3. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a tomar las medidas necesarias para poder prestar servicio de primeros auxilios y atención de urgencia a su Personal, sea o no destacado al Aeropuerto y clientes que puedan hacer uso de la(s) Área(s).
4. El USUARIO INTERMEDIO se obliga a informar a LAP tan pronto como tome Conocimiento Efectivo de una emergencia que ponga en riesgo la vida de su Personal, funcionarios, directivos, proveedores, contratistas y personal en general destacado al Aeropuerto, así como a los clientes que puedan hacer uso y/o encontrarse en el Área, sin perjuicio de las acciones inmediatas que deba adoptar para superar la emergencia, la que es de su exclusiva responsabilidad.
5. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s), de todos los requerimientos establecidos en el presente Anexo. En este caso, el USUARIO INTERMEDIO garantiza las condiciones de seguridad de las actividades que realicen dentro del Área materia del Contrato, conforme al Principio de Prevención establecido en la Ley N° 29783 “Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo”.
6. El USUARIO INTERMEDIO deberá contar con un responsable de Seguridad y Salud en el Trabajo según las normas vigentes y características del servicio durante la operación. El Supervisor o Responsable SSO designado al contrato, puede ser parte del personal corporativo del USUARIO INTERMEDIO, no siendo necesario que sea presencial en el aeropuerto.

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

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

8. En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en este Anexo, LAP se encontrará facultado a aplicar las Penalidades que correspondan conforme a la Tabla de Penalidades que se establezcan en el Contrato.

• **ETAPA DE DISEÑO:**

9. En caso el Contrato incluya cesión de Área para construcción y explotación, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a incluir en el diseño todos los requisitos de seguridad industrial, ergonomía, higiene ocupacional y protección contra incendios de la infraestructura a construir conforme a lo establecido en las normas nacionales e internacionales que le sean aplicables.

• **TRABAJOS DE ALTO RIESGO EN ZONA COMÚN O TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN:**

10. En caso el USUARIO INTERMEDIO realice trabajos de **alto riesgo en zona común** o trabajos de **construcción** en el(las) Área(s) deberá cumplir con los siguientes procedimientos y lineamientos de SSO de LAP:

- Procedimiento de gestión de seguridad y salud en el trabajo para empresas terceras del AIJC
- Resumen de requisitos de SSO Procedimiento para el análisis de seguridad del trabajo A.S.T.,
- Procedimiento para trabajos de alto riesgo,
- Procedimiento de bloqueo y aislamiento de energía,
- Procedimiento para la instalación, uso y remoción de campamentos, almacenes y talleres provisionales,
- Procedimiento para el reporte de accidentes e incidentes de trabajo - contratistas LAP,
- Procedimiento de identificación, manejo y almacenamiento de materiales peligrosos,
- Procedimiento uso seguro de herramientas manuales y de poder,
- Sus modificatorias y los procedimientos de gestión de SSO que sean dispuestos por LAP durante la vigencia del presente Contrato.

FIN DEL DOCUMENTO

SOSTENIBILIDAD

Durante toda la vigencia del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO y su Personal, deberán cumplir con las obligaciones que a continuación se señalan referidas al medio ambiente:

1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, (iv) las normas de desempeño y las guías del International Finance Corporation (IFC) que sean definidas por LAP, entre las que se puede resaltar, Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social del IFC / Guías generales de EHS / Guías específicas de EHS aplicables al Contrato, y (v) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).
2. Contratar únicamente a la(s) empresa(s) autorizada(s) por LAP para brindar el servicio de manejo y disposición de residuos sólidos y/o líquidos (incluyendo los residuos de la construcción, recuperables, no recuperables, peligrosos y otros), así como los de su Personal, proveedores y contratistas. Asimismo, deberá pagar puntualmente a dichas empresas las sumas que se devenguen del servicio prestado, siendo el USUARIO INTERMEDIO responsable frente a LAP del cumplimiento de esta obligación por parte de su Personal, sus proveedores y/o subcontratistas. En todo caso, el proceso de segregación en fuente siempre es responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO. Para tal efecto, con la suscripción del Contrato, el USUARIO INTERMEDIO declara conocer el nombre de la empresa autorizada a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.

En el supuesto que, durante la ejecución del Contrato, LAP se vea obligada a reemplazar a dicha empresa, este enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO indicando un plazo prudencial para que realice las gestiones correspondientes y contrate a la nueva empresa autorizada por LAP para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.

3. Implementar un sistema de gestión ambiental aplicable al(las) Área(s) y Actividades a desarrollar bajo el presente Contrato. Este sistema de gestión ambiental deberá estar basado en la norma ISO 14001 en su versión más actualizada.
4. En el marco de la medición de huella de carbono que LAP realice, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar toda la información y/o documentación que sea requerida por LAP en los plazos que indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado. De igual manera, LAP podrá solicitar la participación del USUARIO INTERMEDIO (previa coordinación entre ambas Partes) durante procesos de auditoría de verificación.

Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar el cálculo y elaboración del reporte de la huella de carbono correspondiente a sus Actividades en el Aeropuerto. El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP semestralmente su cálculo de huella de carbono, con los documentos de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, considerando como plazos límite, los quince (15) primeros Días Hábles de enero (correspondiente al periodo enero-diciembre del año anterior) y los quince (15) primeros Días Hábles de julio (correspondiente al periodo enero-junio del año en curso).

Respecto a la medición de huella de carbono, el USUARIO INTERMEDIO deberá dar cumplimiento a los siguientes lineamientos:

- Se deberá incluir (al menos): las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) directas (Alcance 1), emisiones de GEI indirectas por consumo de energía eléctrica (Alcance 2). Asimismo, ante el requerimiento de sus Stakeholders, LAP podrá solicitar al USUARIO

INTERMEDIO, incluir en su cálculo, otras emisiones indirectas (Alcance 3) correspondientes a su actividad en el Aeropuerto.

- Emplear las metodologías reconocidas internacionalmente: ISO 14064 y GHG Protocol (en sus versiones vigentes).
- Verificar su huella de carbono con una entidad autorizada para dicho fin, al menos para su año base (el año base será determinado de acuerdo con los lineamientos de la ISO 14064 y GHG Protocol).

El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendario de iniciado cada año de vigencia del Contrato, su plan de acción con las metas y medidas de reducción y/o compensación de su huella de carbono, las buenas prácticas ambientales implementadas de acuerdo con su Actividad en el Aeropuerto y el estatus de su implementación. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencias documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP

5. Según corresponda, realizar sus Actividades en el Aeropuerto, bajo un enfoque de economía circular y dando cumplimiento a los instructivos y/o procedimientos relacionados al manejo de residuos en el Aeropuerto. Ello incluye realizar un análisis de ciclo de vida de sus procesos e identificar oportunidades de ecoeficiencia y/o circularidad desde la adquisición de insumos, materiales y equipos, y durante su uso (durante su vida útil), así como la no adquisición de plásticos de un solo uso. Del mismo modo, el USUARIO INTERMEDIO deberá facilitar los recursos y competencias necesarios para garantizar una adecuada segregación de todos sus residuos. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP toda la información y/o documentación de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, en los plazos que LAP indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado.

El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendarios de iniciado cada año, su plan de acción con las metas y medidas circulares de acuerdo con sus Actividades en el Aeropuerto. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencia documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP.

6. Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades.

En caso el USUARIO INTERMEDIO tenga subcontratistas, con un plazo de vigencia del servicio superior a noventa (90) Días Calendario, estos estarán obligados a participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) presidido por LAP. A tal efecto, los subcontratistas, deberán designar como mínimo a dos (2) miembros por empresa, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente.

7. De ser el caso, comunicar inmediatamente a LAP, mediante una carta simple remitida a su Gerencia de Sostenibilidad, cualquier afectación, contaminación o daño ocurrido al medio ambiente que se genere en el Área. Asimismo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de ocurrido el hecho, deberá entregar a LAP, información detallada sobre las acciones que ha implementado, en concordancia con las Leyes Aplicables, Instrumento de Gestión Ambiental de LAP y/o planes de contingencia, para mitigar y/o remediar la afectación, contaminación o daño ocurrido al medio ambiente, debiendo coordinar con LAP el contenido de cualquier comunicación o reporte que deba ser remitido a alguna Autoridad Gubernamental. Se deberá incluir las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del suceso; así como las acciones de prevención de futuros sucesos.
8. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones,

disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.

9. Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo indicado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.
10. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación.

FIN DEL DOCUMENTO

ANEXO 7

ANTICORRUPCIÓN, ANTI-LAVADO DE ACTIVOS Y ANTI-FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO

1. Tanto el USUARIO INTERMEDIO como LAP aseguran que conocen y se encuentran en cumplimiento de la normativa local que regula la prevención y sanción de los delitos de corrupción de funcionarios públicos o en el sector empresarial, previstos en el Código Penal, del delito de lavado de activos conforme al Decreto Legislativo N° 1106, de los delitos de terrorismo previstos en el artículo 4-A del Decreto Ley N° 25475, de los delitos aduaneros descritos en la Ley No.28008 y de los delitos tributarios regulados en el Decreto Legislativo No.813, de la Ley N° 30424 y sus modificatorias y Reglamento, que regulan la responsabilidad administrativa de las personas jurídicas en el proceso penal; así como aquellas normas que sancionan todo acto delictivo que lesione o pudiera lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP o del USUARIO INTERMEDIO, conforme a lo previsto en el Código Penal y demás leyes especiales..
2. Para los efectos del presente Anexo, se entiende por funcionario público a las siguientes personas: (i) todos los empleados de una entidad, institución, organismo o agencia del Estado Peruano, ya sea del Poder Ejecutivo, Legislativo o Judicial, o del gobierno nacional, provincial o local o de organismos constitucionales autónomos, independientemente de su cargo, categoría, jerarquía o rango, o de su régimen remunerativo o funcional; (ii) partidos políticos, funcionarios del partido, candidatos a cargos políticos o que desempeñen cargos de confianza; (iii) Personas que, independientemente de su régimen de trabajo, tienen una relación laboral o contractual de cualquier tipo con entidades u organismos estatales o gubernamentales; (iv) administradores y depositarios designados por una autoridad pública para custodiar bienes o activos, incluso si pertenecen a particulares; (v) miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional; (vi) funcionarios o servidores designados, elegidos o proclamados por la Autoridad Gubernamental competente para realizar actividades o funciones en nombre o al servicio del Estado Peruano o sus entidades; (vii) empleados de organizaciones públicas internacionales (por ejemplo, Naciones Unidas, Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Organización Mundial del Comercio, etc.), así como cualquier persona que mantenga un vínculo con una entidad u organismo de un Estado Extranjero; y (viii) funcionarios y servidores de empresas bajo la propiedad o el control del Estado Peruano o sociedades de economía mixta..
3. En consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO acepta y declara expresamente que:
 - (i) Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguno de sus beneficiarios finales, accionistas, socios, asociados, directores, gerentes, apoderados, asesores, funcionarios, empleados, agentes, subsidiarias, filiales, Afiliadas, contratistas, sub-contratistas, representantes legales, persona natural bajo autoridad de los anteriormente mencionados o en general cualquier Persona actuando en nombre, por cuenta o en interés del USUARIO INTERMEDIO (en adelante, las "Personas Vinculadas"), han sido condenados por las autoridades nacionales o internacionales por delitos de lavado de activos, delitos de terrorismo, corrupción de funcionarios públicos o corrupción en el sector empresarial, delitos aduaneros, delitos tributarios y/o en general, cualquier otro delito con capacidad de generar ganancias ilegales."
 - (ii) Ni el USUARIO INTERMEDIO ni las Personas Vinculadas han reconocido su responsabilidad por cualesquiera de los delitos mencionados en el numeral (i) ante Autoridad Gubernamental competente, nacional o internacional; ni han sido incluidos en el Registro de Personas Jurídicas Sancionadas Administrativamente del Poder Judicial, creado mediante Ley N° 30424.
 - (iii) Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas ha cometido ni cometerá cualquiera de los delitos mencionados en el numeral (i), ni cualquier otro relacionado con su actividad empresarial, que lesione o pudiera lesionar los intereses, reputación, patrimonio o activos de LAP; o que pueda resultar en sanciones administrativas, penales, civiles o de otra índole para LAP. A efectos del presente Contrato, se entenderá cometido un delito cuando en el marco de un proceso penal, se emita una sentencia condenatoria firme contra el USUARIO INTERMEDIO o las Personas Vinculadas.

- (iv) Los recursos, fondos, dineros, activos o bienes que forman parte del patrimonio y actividad comercial del USUARIO INTERMEDIO, así como aquellos relacionados con el presente Contrato, son de procedencia lícita y no están vinculados con el delito de lavado de activos ni con ninguno de sus delitos fuente, conforme a las Leyes Aplicables; y que los recursos recibidos en virtud de la relación comercial que mantiene con LAP no serán destinados a ningún tipo de actividad ilícita.
 - (v) Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas se encuentran incluidos en alguna de las listas sancionadoras y/o terroristas o relacionadas al lavado de activos y financiamiento del terrorismo, administradas por cualquier Autoridad Gubernamental o autoridad nacional o extranjera; ni por la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 27693 (Decreto Supremo N° 020-2017-JUS) o cualquier norma que la modifique, derogue y/o sustituya.
 - (vi) Ni el USUARIO INTERMEDIO ni ninguna de las Personas Vinculadas vienen siendo denunciados públicamente por cualquier medio de comunicación reconocido y de amplia difusión, por encontrarse vinculados a delitos de lavado de activos, delitos de terrorismo o corrupción de funcionarios y/o servidores públicos o corrupción en el sector empresarial, delitos aduaneros, delitos tributarios y en general cualquier otro delito con capacidad de generar ganancias ilegales.
4. Si alguna de las Partes razonablemente y de buena fe cree que puede haberse producido una violación de cualquier declaración u obligación contemplada en el presente Anexo, la otra Parte cooperará de buena fe para determinar si tal incumplimiento efectivamente tuvo lugar..
 5. En caso alguna de las Partes incumpla con las obligaciones y/o declaraciones establecidas en el presente Anexo, la otra Parte podrá suspender el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, eximiéndose de responsabilidad por cualquier reclamo de daños y perjuicios que derive de, o esté relacionado con dicha suspensión, sin perjuicio de la facultad de la otra Parte de resolver el presente Contrato conforme a lo establecido en las Condiciones Generales de Contratación y demás acciones que pudiesen corresponderle..
 6. LAP pone a disposición del USUARIO INTERMEDIO y las Personas Vinculadas el uso del Canal de Integridad. Este Canal permite, de manera completamente anónima, denunciar cualquier tipo de irregularidades, faltas éticas o actos de corrupción que involucren a colaboradores de LAP y/o de otras empresas, y que pongan en riesgo la reputación de LAP. El acceso al Canal de Integridad y detalle de su uso se encuentra publicado en <https://www.bkms-system.net/bkwebanon/report/clientInfo?cin=12limaAir18&c=-1&language=spa>.

FIN DEL DOCUMENTO

ANEXO 8
TABLA DE PENALIDADES

Para la aplicación de Penalidades aquí establecidas, el procedimiento será el siguiente:

- a) Comunicación de LAP al USUARIO INTERMEDIO informando el suceso que generó el incumplimiento y otorgando un plazo de subsanación de acuerdo a lo indicado en la Cláusula Décimo Tercera del Contrato que regula la subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO, en ese sentido la Penalidad se aplicará de manera directa y automática. Ello, sin perjuicio de las reglas sobre mora automática previstas en el Contrato.
- b) Vencido el plazo para subsanar y en caso LAP no hubiera otorgado un plazo adicional de subsanación, y el USUARIO INTERMEDIO no haya cumplido con subsanar el incumplimiento a satisfacción de LAP, se aplicarán las Penalidades de manera automática sin la necesidad de una Comunicación adicional.
- c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días calendario posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.

El pago de las Penalidades no limita el derecho de LAP de exigir el cumplimiento de la obligación, y de ejercer las demás acciones que pudiesen corresponder según el Contrato y la Ley Aplicable.

Tratándose de demoras en los pagos de las Penalidades a cargo del USUARIO INTERMEDIO, aplicarán las reglas sobre intereses establecidas en el Contrato.

Por su parte, en caso un hecho calificara como más de un incumplimiento sancionado con diferentes Penalidades, las Partes acuerdan que será de aplicación una sola Penalidad.

A continuación, se establece la Tabla de Penalidades aplicables al Contrato:

Cláusulas / numerales / Anexos en referencia ¹	Referencia	Hecho Generador	Monto de la Penalidad
Cláusula Décimo Tercera del Contrato	Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO	En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del plazo establecido.	- 250.00 USD por evento de incumplimiento
Cláusula Décimo Novena del Contrato y Anexo Condiciones Particulares	Póliza de Seguros	En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas	- 250.00 USD por evento de incumplimiento
Cláusula Vigésima del Contrato y Anexo Condiciones Particulares	Garantía de Fiel Cumplimiento	En caso el USUARIO INTERMEDIO no constituya o renueve la Garantía de Fiel Cumplimiento, ya sea en una Carta Fianza o en un depósito en garantía, de acuerdo con los requisitos establecidos.	- 250.00 USD por evento de incumplimiento
Contrato de Acceso y Anexos	General	En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos.	- 250.00 USD por evento de incumplimiento.

Anexo N° 9

Manual de Habilitación de Locales, y Reglamento de Uso, Mantenimiento y Operación – Manual HUMO

Se encuentra publicada en www.lima-airport.com